



Treaty Series

*Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 2222

Recueil des Traités

*Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

United Nations • Nations Unies
New York, 2005

Copyright © United Nations 2005
All rights reserved
Manufactured in the United States of America

Copyright © Nations Unies 2005
tous droits réservés
Imprimé aux États-Unis d'Amérique

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered in August 2003
Nos. 39510 to 39520*

No. 39510. United Nations and Honduras:

Exchange of letters constituting an agreement concerning the arrangements regarding the "First Meeting of the e-Government Task Force for Central America" to be held in Tegucigalpa, Honduras from 14 to 15 August 2003. New York, 5 and 8 August 2003 3

No. 39511. Belgium and Netherlands:

Convention between the Kingdom of Belgium and the Kingdom of the Netherlands regulating the navigation and leisure activities on the shared part of the Meuse (with regulation). Brussels, 6 January 1993 5

No. 39512. United Nations High Commissioner for Refugees and Jordan:

Letter of Understanding between the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan and the Office of the United Nations High Commissioner for Refugees. Amman, 15 April 2003 207

No. 39513. International Bank for Reconstruction and Development and Bulgaria:

Loan Agreement (Social Investment and Employment Promotion Project) between the Republic of Bulgaria and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995, as amended through 6 October 1999). Sofia, 29 January 2003 221

No. 39514. International Development Association and Armenia:

Development Credit Agreement (Fifth Structural Adjustment Credit (SACV)) between the Republic of Armenia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 14 March 2003 223

No. 39515. International Development Association and Bolivia:

Development Credit Agreement (Second Programmatic Structural Adjustment Credit for Decentralization) between the Republic of Bolivia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 23 June 2003 225

No. 39516. International Bank for Reconstruction and Development and Brazil:

Loan Agreement (Programmatic Human Development Sector Reform Loan) between the Federative Republic of Brazil and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Brasília, 29 March 2003 227

No. 39517. International Development Association and Bolivia:

Development Credit Agreement (Social Safety Net Sector Adjustment Credit) between the Republic of Bolivia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 23 June 2003 229

No. 39518. Belgium and Bangladesh:

Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the People's Republic of Bangladesh on air transport (with annex). Brussels, 20 January 1995..... 231

No. 39519. Belgium and Lithuania:

Convention between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of Lithuania for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income (with protocol). Brussels, 26 November 1998 257

No. 39520. Belgium and Netherlands:

Treaty between the Kingdom of Belgium, the Flemish Region and the Kingdom of the Netherlands revising the regulations for the Implementation of article IX of the Treaty of 19 April 1839 and of Chapter II, sections 1 and 2, of the Treaty of 5 November 1842, as amended, in respect of pilotage and joint supervision (Escault Regulation) (with annex and regulation). Middelburg, 11 January 1995 359

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés en août 2003
N^{os} 39510 à 39520*

N^o 39510. Organisation des Nations Unies et Honduras :

Échange de lettres constituant un accord relatif aux arrangements concernant la "Première réunion du groupe de travail des Gouvernements électroniques pour l'Amérique centrale" devant avoir lieu à Tegucigalpa (Honduras) du 14 au 15 août 2003. New York, 5 et 8 août 2003 3

N^o 39511. Belgique et Pays-Bas :

Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne (avec règlement). Bruxelles, 6 janvier 1993 5

N^o 39512. Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés et Jordanie :

Lettre d'entente entre le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie et l'Office du Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés. Amman, 15 avril 2003 207

N^o 39513. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Bulgarie :

Accord de prêt (Projet d'investissements sociales et de promotion de l'emploi) entre la République de Bulgarie et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Sofia, 29 janvier 2003 221

N^o 39514. Association internationale de développement et Arménie :

Accord de crédit de développement (Cinquième crédit d'ajustement structurel (SACV)) entre la République d'Arménie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 14 mars 2003 223

N° 39515. Association internationale de développement et Bolivie :

Accord de crédit de développement (Deuxième crédit d'ajustement structurel programmatique pour la décentralisation) entre la République de Bolivie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 23 juin 2003 225

N° 39516. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Brésil :

Accord de prêt (Prêt pour la réforme du secteur de développement humain programmatique) entre la République fédérative du Brésil et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Brasília, 29 mars 2003 227

N° 39517. Association internationale de développement et Bolivie :

Accord de crédit de développement (Crédit d'ajustement dans le secteur de la sécurité sociale) entre la République de Bolivie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 23 juin 2003 229

N° 39518. Belgique et Bangladesh :

Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République populaire du Bangladesh relatif au transport aérien (avec annexe). Bruxelles, 20 janvier 1995 231

N° 39519. Belgique et Lituanie :

Convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Lituanie tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu (avec protocole). Bruxelles, 26 novembre 1998 257

N° 39520. Belgique et Pays-Bas :

Traité entre le Royaume de Belgique, la Région flamande et le Royaume des Pays-Bas portant révision du règlement sur l'exécution de l'article IX du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, sections 1 et 2 du Traité du 5 novembre 1842, modifiés, relatif au pilotage et à la surveillance commune (Règlement de l'Escault) (avec annexe et règlement). Middelburg, 11 janvier 1995 359

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p., VIII).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that so far as that party is concerned the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its action does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status and does not confer on a party a status which it would not otherwise have.

*
* *

Unless otherwise indicated, the translations of the original texts of treaties, etc., published in this Series have been made by the Secretariat of the United Nations.

NOTE DU SECRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX).

Le terme « traité » et l'expression « accord international » n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'Etat Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que pour autant qu'il s'agit de cet Etat comme partie contractante l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un Etat Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que les actes qu'il pourrait être amené à accomplir ne confèrent pas à un instrument la qualité de « traité » ou d'« accord international » si cet instrument n'a pas déjà cette qualité, et qu'ils ne confèrent pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*
* *

Sauf indication contraire, les traductions des textes originaux des traités, etc., publiés dans ce Recueil ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

I

*Treaties and international agreements
registered in
August 2003
Nos. 39510 to 39520*

*Traités et accords internationaux
enregistrés en
août 2003
N^{os} 39510 à 39520*

No. 39510

**United Nations
and
Honduras**

Exchange of letters constituting an agreement concerning the arrangements regarding the "First Meeting of the e-Government Task Force for Central America" to be held in Tegucigalpa, Honduras from 14 to 15 August 2003. New York, 5 and 8 August 2003

Entry into force: *8 August 2003, in accordance with the provisions of the said letters*

Authentic texts: *English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *ex officio, 8 August 2003*

Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

**Organisation des Nations Unies
et
Honduras**

Échange de lettres constituant un accord relatif aux arrangements concernant la "Première réunion du groupe de travail des Gouvernements électroniques pour l'Amérique centrale" devant avoir lieu à Tegucigalpa (Honduras) du 14 au 15 août 2003. New York, 5 et 8 août 2003

Entrée en vigueur : *8 août 2003, conformément aux dispositions desdites lettres*

Textes authentiques : *anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *d'office, 8 août 2003*

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 39511

**Belgium
and
Netherlands**

**Convention between the Kingdom of Belgium and the Kingdom of the Netherlands
regulating the navigation and leisure activities on the shared part of the Meuse
(with regulation). Brussels, 6 January 1993**

Entry into force: *1 February 2003 by notification, in accordance with article 8*

Authentic texts: *Dutch and French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 14 August 2003*

**Belgique
et
Pays-Bas**

**Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant
réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne
(avec règlement). Bruxelles, 6 janvier 1993**

Entrée en vigueur : *1er février 2003 par notification, conformément à l'article 8*

Textes authentiques : *néerlandais et français*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 14 août 2003*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

OVEREENKOMST
TUSSEN
HET KONINKRIJK BELGIE
EN
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN
TOT REGELING VAN HET SCHEEPVAARTVERKEER
EN VAN DE RECREATIE OP DE GEMEENSCHAPPELIJKE MAAS

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE

en

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

Overwegende dat het wenselijk is met betrekking tot de gemeenschappelijke Maas over te gaan tot regeling van het scheepvaartverkeer en tot het reguleren van de mogelijkheden tot het bedrijven van recreatie, waarbij op een zo evenwichtig mogelijke wijze rekening wordt gehouden met de belangen van alle daarbij betrokkenen,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

De uitoefening van de scheepvaart op de gemeenschappelijke Maas, alsmede het bedrijven van recreatie op en aan deze rivier, wordt slechts toegestaan onder de voorwaarden als vervat in het aan deze Overeenkomst gehechte Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas (verder te noemen «Reglement»).

Artikel 2

De ambtenaren die ingevolge de wetgeving van elk van beide landen zijn belast met de handhaving van het Reglement, zijn gemachtigd zich bij de uitoefening van hun werkzaamheden wederzijds te begeven op het grondgebied van het andere land.

De bevoegde autoriteiten van de beide landen brengen elkaar schriftelijk ter kennis welke ambtenaren zijn belast met de handhaving van het Reglement.

Artikel 3

Een proces-verbaal, waarin een overtreding van het Reglement is vastgesteld, opgemaakt door een in artikel 2 bedoelde ambtenaar van het ene land, heeft in het andere land dezelfde bewijskracht als ware het opgemaakt door een bevoegde ambtenaar van dat andere land.

Artikel 4

1. De vervolging van een overtreding van het Reglement geschiedt in het land waar zij is begaan. Indien een overtreding wordt voortgezet in het andere land, wordt zij geacht te zijn begaan in het land waarin zij is aangevangen.

2. Indien het niet mogelijk is met zekerheid vast te stellen in welk land de overtreding is begaan, heeft vervolging plaats in het land waar de verdachte verblijf houdt. Indien de verdachte noch in Nederland noch in België verblijf houdt, heeft vervolging plaats in het land welks ambtenaar de overtreding door middel van een proces-verbaal heeft vastgesteld.

Artikel 5

Overtreding van het Reglement is strafbaar ingevolge de daarvoor geldende wetgeving in elk van beide landen.

Artikel 6

Wijziging, aanvulling en vervanging van het Reglement kan worden overeengekomen in een diplomatieke notawisseling, waarin tevens de datum van inwerkingtreding wordt vastgesteld.

Artikel 7

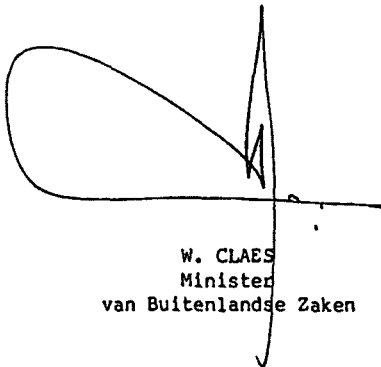
De bepalingen van het Belgisch-Nederlands Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel 9 van het Verdrag van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdeling IV van het Verdrag van 5 november 1842, met betrekking tot de scheepvaart op de Maas, treden met ingang van de inwerkingtreding van de onderhavige Overeenkomst buiten werking voorzover zij van toepassing zijn op de gemeenschappelijke Maas en voorzover zij in strijd zijn met de bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 8

Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar wederzijds de voltooiing van hun interne grondwettelijke vereisten terzake zullen hebben medegedeeld.

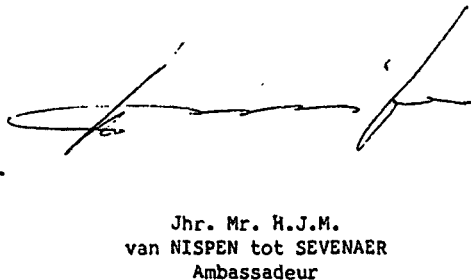
TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, de onderhavige Overeenkomst hebben ondertekend, te Brussel op 6 januari 1993, in tweevoud, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering
van het Koninkrijk België,



W. CLAES
Minister
van Buitenlandse Zaken

Voor de Regering
van het Koninkrijk der Nederlanden,



Jhr. Mr. H.J.M.
van NISPEN tot SEVENAER
Ambassadeur

<p>SCHEEPVAARTREGLEMENT GEMEENSCHAPPELIJKE MAAS</p>

INLEIDING

Bij de nummering van hoofdstukken en artikelen van dit reglement is rekening gehouden met het Europese uniforme stelsel van verkeersregels en verkeerstekens (Code européen des voies de navigation intérieure ; C.E.V.N.I.) vastgesteld bij resoluties van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (zie de resolutie nr. 24 van 15 november 1985), en met het eveneens daarop gebaseerde Rijnvaartpolitierglement (1983).

In verband daarmee zijn in bepaalde gevallen nummers van artikelen overgeslagen, waarbij dan wordt vermeld "niet overgenomen", en zijn in andere gevallen artikelen of leden daarvan toegevoegd onder additionele nummers (zie bij voorbeeld de artikelen 6.33a en volgende).

HOOFDSTUK 1 -

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.00

Toepassingsgebied

Dit reglement is van toepassing op de gemeenschappelijke Maas.

Hieronder worden verstaan de tot de Maas behorende wateren :

- a) van de grens bij grenspaal 45 (Lixhe) tot de grens bij grenspaal 49 (Klein Ternaaien) met inbegrip van het - als gevolg van de werken bedoeld in artikel 2, paragraaf 1, onder f, van het op 24 februari 1961 te Brussel gesloten verdrag tot verbetering van de verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal - rechtgetrokken en genormaliseerde gedeelte en met uitzondering van de twee meest benedenstrooms gelegen afgesneden rivierbochten ;
- b) van de grens bij grenspaal 106 (Smeermaas-Borgharen) tot de grens bij grenspaal 126 (Kessenich-Stevensweert).

Artikel 1.01

Betekenis van enige uitdrukkingen

In dit reglement wordt verstaan onder :

- a) **Schip** : elk vaartuig met inbegrip van een vaartuig zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel van vervoer te water ;
- b) **Motorschip** : een schip dat gebruik maakt van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, met uitzondering van een schip waarvan de motor slechts wordt gebruikt voor kleine verplaatsingen of ter verbetering van zijn bestuurbaarheid wanneer het wordt gesleept of geduwd ;

- c) **Zeilschip** : een schip dat uitsluitend door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen. Een schip dat door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen en tegelijkertijd zijn motor gebruikt is een motorschip ;
- d) **Sleep** : een samenstel van één of meer motorschepen en één of meer op tros daaraan verbonden andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen, waarbij de motorschepen dienen voor het voortbewegen dan wel voor het voortbewegen en het sturen van de andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen ;
- e) **Gekoppeld samenstel** : een samenstel van langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, waarvan er geen is geplaatst vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen en het sturen van het samenstel ;
- f) **Drijvend werktuig** : een drijvende constructie, met mechanische werktuigen, die is bestemd om op vaarwegen of in havens te worden gebruikt ;
- g) **Klein schip** : een schip waarvan de lengte minder dan 20m bedraagt, waartoe als de lengte wordt aangemerkt de afstand van de voorkant van het voorste tot de achterkant van het achterste vaste deel van de romp, zonder de boegspriet, de papegaaiastok en het trimvlak, zulks met uitzondering van :
- een schip dat is gebouwd of ingericht om andere dan kleine schepen te slepen, te assisteren, te duwen of langszijde vastgemaakt mede te voeren ;
 - een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren ;

- h) Samenstel :
- een sleep ;
 - een duwstel ;
 - een gekoppeld samenstel ;
 - een samenstel van één of meer motorschepen en een alleenvarend motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel ;
- i) Snelle motorboot : een race-, glij- of speedboot dan wel soortgelijk klein schip dat met een snelheid van meer dan 20km/u vaart of kan varen ;
- j) Vaarweg : alle wateren bedoeld in artikel 1.00 ;
- k) Vaarwater : het gedeelte van de vaarweg dat feitelijk door de scheepvaart kan worden gebruikt ;
- l) Bevoegde autoriteit : de ambtenaar of agenten bedoeld in de bijlage I.

Artikel 1.02

De schipper

1. In dit reglement wordt onder de schipper verstaan degene die een schip of een samenstel voert.
2. De schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement, tenzij uit die bepalingen blijkt, dat de naleving aan anderen is opgedragen.

3. De schipper van een schip dat deel uitmaakt van een samenstel moet de aanwijzingen van de schipper van het samenstel opvolgen. Hij moet evenwel, ook wanneer zulke aanwijzingen niet worden gegeven, alle maatregelen nemen, die voor het op juiste wijze voeren van zijn schip door de omstandigheden worden geboden.

Artikel 1.03

Verplichtingen van de bemanning

De leden van de bemanning van een schip moeten de aanwijzingen opvolgen die hun door de schipper binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid worden gegeven.

Zij moeten medewerken aan de naleving van de bepalingen van dit reglement.

Artikel 1.04/1.05

Voorzorgsmaatregelen en afwijking van het reglement

De schipper moet in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart en naargelang de omstandigheden waarin een schip of een samenstel zich bevindt, alle maatregelen nemen die volgens de goede zeemanschap geboden zijn, zelfs indien hij daarvoor moet afwijken van de bepalingen van dit reglement of wanneer er geen uitdrukkelijke voorschriften voorzien zijn.

Artikel 1.06

Gebruik van de vaarweg

1. Een schip of een samenstel mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien :
 - de lengte meer is dan 100m,
 - de breedte meer is dan 12m, of
 - de diepgang meer is dan 2,80m.
2. In geval van vloed, van waterschaarste, van werken of van maatregelen genomen in het algemeen belang kunnen de afmetingen voorzien in het eerste lid door de bevoegde autoriteit verminderd worden.
3. De bevoegde autoriteit kan van dit artikel ontheffing verlenen.

Artikel 1.07

Belading

1. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien het zodanig is beladen, dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant van de inzinkingsmerken.
2. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien door de wijze van belading of door het aantal personen aan boord de stabiliteit in gevaar wordt gebracht, of het zicht vanuit de stuurhut wordt belemmerd.

Artikel 1.08 - (niet overgenomen)

Artikel 1.09

Sturen van een schip

1. Een schip mag slechts deelnemen aan de scheepvaart, indien het bestuurd wordt door een daartoe bekwaam en tenminste 16 jaar oud persoon.
2. De bepaling betreffende de leeftijd geldt niet :
 - voor een zeilschip met een lengte van minder dan 7m ;
 - voor een door spierkracht voortbewogen klein schip.
3. In afwijking van het eerste lid mag een snelle motorboot slechts deelnemen aan de scheepvaart indien deze bestuurd wordt door een daartoe bekwaam en ten minste 18 jaar oud persoon of door een bekwaam persoon van tenminste 16 jaar oud bijgestaan door een stuurbekwaam persoon van tenminste 18 jaar.
4. Indien een snelle motorboot wordt gebruikt voor het trekken van één of meer waterskiërs moet de bestuurder worden vergezeld van een medeopvarende van tenminste 15 jaar oud.
5. De bestuurder van een snelle motorboot is verplicht tijdens het varen te zijn gezeten op de voor de bestuurder bestemde zitplaats.
6. Een schip mag slechts deelnemen aan de scheepvaart, indien diegene die het sturen verricht in de gelegenheid is alle in de stuurhut binnenkomende of van daar uitgaande inlichtingen en aanwijzingen te vernemen en te geven. In het bijzonder dient hij naar alle zijden een voldoende vrij direct of indirect uitzicht te hebben en in de gelegenheid te zijn geluidsseinen te horen ; indien dit niet mogelijk is, dient een uitkijk- of luisterpost die hem inlicht aanwezig te zijn.

Artikel 1.10

Scheepsbescheiden

1. Aan boord van een schip, bestemd of gebezigd voor het vervoer van goederen, moeten de volgende bescheiden aanwezig zijn :
 - a) het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt ;
 - b) de meetbrief van het schip.
2. Deze bescheiden moeten telkens op verzoek van de bevoegde autoriteit worden getoond.

Artikel 1.11

Reglement aan boord

1. Aan boord van een schip moet een bijgewerkt exemplaar van dit reglement aanwezig zijn.
2. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip zonder bemanningsverblijf noch op een klein open schip.

Artikel 1.12

Buiten boord uitsteken van voorwerpen -
Verlies van voorwerpen - Hindernissen

1. Een schip mag geen voorwerpen hebben uitsteken, tenzij daarmee geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan andere schepen en aan kunstwerken kan worden veroorzaakt.

2. Een schip moet de ankers waarvan geen gebruik wordt gemaakt geheel voorhalen. Een stokanker moet binnenboord worden geplaatst.
3. Indien een schip een voorwerp verliest waardoor een belemmering van of een gevaar voor de scheepvaart kan ontstaan, moet de schipper daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk de plaats aangeven waar het voorwerp is verloren. Zo mogelijk moet hij bovendien deze plaats met een kenteken aanduiden.
4. Indien een schip een hindernis in de vaarweg aantreft, moet de schipper daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk de plaats aangeven waar de hindernis is aangetroffen.

Artikel 1.13

Bescherming van verkeerstekens

1. Een schip mag geen installaties van verkeerstekens gebruiken om daaraan te meren of daaraan te verhalen. Het mag deze installaties noch de daarop aangebrachte verkeerstekens beschadigen of ze ongeschikt maken voor hun bestemming.
2. Indien een schip een verkeersteken heeft verplaatst of beschadigd, moet de schipper onverwijld daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit.
3. De schipper is verplicht het in het ongereede of beschadigd zijn van verkeerstekens onverwijld ter kennis van de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit te brengen.

Artikel 1.14

Beschadiging van kunstwerken

Indien een schip een kunstwerk heeft beschadigd, moet de schipper onverwijld daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit.

Artikel 1.15

Verbod tot het te water doen geraken van voorwerpen of stoffen

1. Het is verboden in de vaarweg voorwerpen of stoffen te werpen, te laten vallen, te gieten of te laten afvloeien die een hindernis of een gevaar voor de scheepvaart of voor de andere gebruikers van de vaarweg zouden kunnen vormen of die het water zouden kunnen verontreinigen.
2. Het is verboden in de vaarweg petroleumprodukten of afval in welke vorm dan ook, of mengelingen daarvan, in de vaarweg te werpen, te gieten of te laten afvloeien.
3. Zo per ongeluk voorwerpen of stoffen vermeld onder 1 of 2 hierboven in het water geraken dan dient daarvan onmiddellijk kennis te worden gegeven in het kantoor van een der beheerders van de vaarweg of aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit. Daarbij dient zo nauwkeurig mogelijk opgegeven te worden : de aard van deze voorwerpen of stoffen en de plaats waar zij te water zijn geraakt.

Artikel 1.16 - (niet overgenomen)

Artikel 1.17

Vastgevangen of gezonken schepen - Aangifte van ongevallen

1. Indien een schip is vastgevangen of gezonken, moet de schipper zo spoedig mogelijk daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit. De schipper of, ingeval deze een ander lid der bemanning daartoe opdracht geeft, dit bemanningslid, moet aan boord of in de nabijheid van de plaats van het ongeval blijven, zolang de bevoegde autoriteit hem niet heeft toegestaan zich te verwijderen.
2. Tenzij dit klaarblijkelijk niet nodig is, moet de schipper, onverminderd de verplichting de bij de artikelen 3.27 en 3.41 bedoelde lichten en dagtekens te tonen, zo spoedig mogelijk naderende schepen laten waarschuwen op daarvoor geschikte plaatsen en op zodanige afstand van de plaats van het ongeval, dat de schippers van deze schepen tijdig de nodige maatregelen kunnen nemen.

Artikel 1.18

Verplichting tot vrijmaking van het vaarwater

1. Indien een schip dat is vastgevangen of gezonken dan wel een door een schip verloren voorwerp het vaarwater geheel of gedeeltelijk verspert of dreigt te versperren, moet de schipper de nodige maatregelen nemen om het vaarwater zo spoedig mogelijk vrij te maken.
2. Een overeenkomstige verplichting geldt voor de schipper wiens schip dreigt te zinken of onmanoeuvrbaar wordt.

Artikel 1.19

Aanwijzingen

1. De bevoegde autoriteit kan ter verzekering van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart aan de schipper een aanwijzing geven.
2. De schipper is verplicht aan deze aanwijzing gevolg te geven.

Artikel 1.20

Verlenen van medewerking aan ambtenaren

1. De schipper moet aan de bevoegde autoriteit de nodige medewerking verlenen, in het bijzonder het onmiddellijk aan boord komen van haar vergemakkelijken, teneinde haar in staat te stellen zich ervan te vergewissen of de bepalingen van dit reglement worden nageleefd.
2. De bestuurder van een snelle motorboot is verplicht het certificaat bedoeld in art. 2.02, vierde lid, op hun eerste vordering aan de met de handhaving van dit reglement belaste ambtenaren ter inzage te verstrekken.

Artikel 1.21 - (niet overgenomen)

Artikel 1.22

Voorschriften van tijdelijke aard

De schipper moet de voorschriften van tijdelijke aard naleven die in bijzondere gevallen met het oog op de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart door de bevoegde autoriteit worden vastgesteld en die door middel van een bekendmaking zijn afgekondigd. Hierbij kan worden afgeweken van bepalingen van dit reglement.

Artikel 1.23

Melden van en toestemming voor evenementen

1. Het is verboden een sportevenement, een festiviteit of een ander evenement te doen plaatshebben zonder dit tijdig tevoren bij de bevoegde autoriteit te melden.
2. Indien een gebeurtenis, zoals bedoeld in het eerste lid, de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kan brengen of ze kan doen stremmen, is het verboden deze zonder toestemming van de bevoegde autoriteit te doen plaatshebben.

HOOFDSTUK 2 -

KENTEKENS

Artikel 2.01

Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen

1. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien niet op de romp of op duurzaam bevestigde borden of platen zijn aangebracht :
 - a) hetzij de naam van het schip die ook een kenspreuk kan zijn, hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort of de gebruikelijke afkorting daarvan, al dan niet gevolgd door een nummer, aan beide zijden van het schip en op motorschepen bovendien op een zodanige plaats, dat deze aanduiding van achteren zichtbaar is ;
 - b) de thuishaven van het schip, hetzij aan beide zijden van het schip hetzij aan de achterzijde.
2. De kentekens, bedoeld in het eerste lid, moeten zijn aangebracht in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers met een hoogte voor de naam van tenminste 20cm en voor de overige aanduidingen van tenminste 15cm en met een breedte en een stamdikte die in goede verhouding tot de hoogte staan.
3. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip.

Artikel 2.02

Kentekens van kleine schepen

1. Een klein schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien hierop niet zijn aangebracht :
 - a) hetzij de naam van het schip die ook een kenspreuk kan zijn, hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort of de gebruikelijke afkorting daarvan, al dan niet gevolgd door een nummer, aan de buitenzijde van het schip in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers ;
 - b) de naam en de woonplaats van de eigenaar op een in het oog vallende plaats aan de binnen- of de buitenzijde van het schip.
2. Op een bijboot van een schip behoeft echter, aan de binnen- of de buitenzijde, slechts een zodanig kenteken te zijn aangebracht, dat daaruit kan worden opgemaakt wie de eigenaar is.
3. Onverminderd het bepaalde in het tweede lid is het eerste lid, onder b), niet van toepassing op een door spierkracht voortbewogen klein schip noch op een zeilschip met een lengte van minder dan 7m.
4. Onverminderd de bepalingen van het eerste lid moet een snelle motorboot ook nog voorzien zijn van een bijzonder kenteken dat is aangebracht aan weerszijden van de romp en toegekend is door :
 - a) ofwel in Nederland door de Rijksdienst voor het wegverkeer ;
 - b) ofwel in België door het betrokken Bestuur van één der Gewesten.

Aan boord van een varende snelle motorboot moet het certificaat of document van het aan de eigenaar uitgereikte kenteken aanwezig zijn. De afmetingen van de letters en cijfers moeten bedragen :

- in het geval bedoeld onder a) :
hoogte tenminste 150mm, breedte 100mm, stamdikte 20mm ;
- in het geval bedoeld onder b) :
hoogte 210mm, breedte 120mm, stamdikte 40mm.

Het voornoemde kenteken moet duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn ; het moet licht van kleur zijn op donkere ondergrond of donker van kleur op lichte ondergrond.

Artikel 2.02a

Uitrusting en constructie van kleine schepen

- I. Een varend klein schip, niet bestemd of gebezigd voor het vervoer van goederen, moet aan boord hebben :
 - a) een of meer pagaaien of roeispanen ;
 - b) voor iedere persoon aan boord, binnen handbereik, hetzij een reddingsgordel, een reddingskussen of een reddingsvest ;
 - c) een touw van 30 meter ;
 - d) een of meer meertouwen van 10m ;
 - e) een anker of een dreg ;
 - f) een hoosvat of een handpomp ;
 - g) een misthoorn of toeter ;
 - h) een goedgekeurde poederblusser indien het een klein motorschip is.

2. Onverminderd het eerste lid mag een snelle motorboot slechts deelnemen aan de scheepvaart indien deze tevens voldoet aan de volgende eisen :
- a) de stuurinrichting moet deugdelijk en doelmatig zijn ;
 - b) de inrichting van de boot en van de motor moet zodanig zijn dat gevaar voor brand of ontploffing en hinder voor de omgeving door rook, damp of walm wordt voorkomen ;
 - c) de uitlaatgassen moeten door een behoorlijkgeluiddempende inrichting worden afgevoerd ;
 - d) de boot moet zijn voorzien van een technische inrichting waardoor bij het onderbreken van de besturing de middelen tot voortbeweging onmiddellijk tot stilstand komen.

HOOFDSTUK 3 -

OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN

Artikel 3.01

Toepassing

1. 's Nachts zijn op een varend schip de artikelen 3.08, 3.09, 3.11, 3.12, 3.13 en 3.18 en op een stilliggend schip de artikelen 3.20, 3.27 en 3.28 van toepassing.
2. Overdag zijn op een varend schip de artikelen 3.29, 3.30 en 3.35 en op een stilliggend schip de artikelen 3.41 en 3.42 van toepassing.
3. De artikelen 3.28 en 3.42 zijn eveneens van toepassing op een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting die is vastgevaren.
4. Wanneer het zicht dit vereist, moeten de voor 's nachts voorgeschreven lichten ook overdag worden gevoerd.

Artikel 3.01a

Begripsbepalingen

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

- a) toplicht : een wit krachtig licht dat schijnt over een boog van de horizon van 225° en wel aan elke zijde van het schip van recht vooruit tot $22^{\circ}30'$ achterlijker dan dwars ;

- b) **boordlichten** : een groen helder licht aan stuurboordszijde en een rood helder licht aan bakboordszijde die elk schijnen over een boog van de horizon van $112^{\circ}30'$ en wel elk aan zijn zijde van het schip van recht vooruit tot $22^{\circ}30'$ achterlijker dan dwars ;
- c) **heklicht** : een wit helder of gewoon licht dat schijnt over een boog van de horizon van 135° en wel aan elke zijde van het schip over $67^{\circ}30'$ van recht achteruit ;
- d) **rondom schijnend licht** : een licht dat schijnt over een boog van de horizon van 360° ;
- e) **hoogte** :

hetzij : de hoogte boven het vlak door de onderkant der inzinkingsmerken ter plaatse van de grootst toegelaten diepgang, zoals deze ingevolge de voorschriften omtrent het vlak van de grootst toegelaten diepgang van binnenschepen voor het schip is vastgesteld voor de Rijn of daarmee volgens die voorschriften gelijkgestelde vaarwegen ;

hetzij : voor een schip dat niet is voorzien van inzinkingsmerken : de hoogte boven het bovenste doorlopende dek of bij gebreke hieraan boven het potdeksel.

Artikel 3.02

Lichten

Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de lichten die een schip ingevolge dit reglement moet voeren gelijkmatig, ononderbroken licht geven.

Artikel 3.03

Borden en vlaggen

1. Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de borden en vlaggen die een schip ingevolge dit reglement moet voeren rechthoekig zijn.
2. Zij mogen niet vervuild en de kleuren mogen niet verbleekt zijn.
3. De afmetingen moeten zodanig zijn dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd ; aan deze voorwaarde wordt in ieder geval geacht te zijn voldaan, indien de lengte en de hoogte elk tenminste 0,60m bedragen.

Artikel 3.04

Cylinders, bollen, kegels en ruiten

1. De cylinders, bollen, kegels en ruiten die een schip ingevolge dit reglement moet voeren, mogen niet vervuild en de kleuren mogen niet verbleekt zijn. Zij kunnen worden vervangen door voorwerpen die op een afstand dezelfde vorm vertonen.
2. De afmetingen moeten zodanig zijn dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd ; aan deze voorwaarde wordt in ieder geval geacht te zijn voldaan, indien de afmetingen tenminste als volgt zijn :
 - a) voor cylinders : een hoogte van 80cm en een middellijn van 50cm ;
 - b) voor bollen : een middellijn van 60cm ;

- c) voor kegels : een hoogte van 60cm en een middellijn van het grondvlak van 60cm, zodanig dat de middellijn van het grondvlak niet meer is dan de hoogte ;
- d) voor ruiten : een lengte van de verticale middellijn van 80cm en van de horizontale middellijn van 50cm, zodanig dat de lengte van de horizontale middellijn niet meer is dan die van de verticale middellijn.

Artikel 3.05

Verboden tekens

1. Een schip mag geen andere tekens voeren of tonen dan die welke in dit reglement worden vermeld en mag niet deze tekens voeren of tonen onder andere omstandigheden dan die welke in dit reglement zijn voorzien.
2. Een schip mag voor het wisselen van berichten met andere schepen of met de wal geen tekens gebruiken die leiden tot verwarring met de in dit reglement vermelde tekens.

Artikel 3.06

Noodlichten

Indien de lichten die een schip ingevolge dit reglement moet voeren niet kunnen werken, moeten deze onverwijld door noodlichten vervangen worden.

Ingeval een krachtig licht wordt voorgeschreven, mag echter het noodlicht helder, en in geval een helder licht wordt voorgeschreven, mag het noodlicht gewoon zijn. Zo spoedig mogelijk moeten wederom lichten van de voorgeschreven sterkte in gebruik gesteld worden.

Artikel 3.07

Verboden lichten, verlichting of zoeklichten dan wel vlaggen, borden of andere voorwerpen

1. Een schip mag geen lichten, verlichting of zoeklichten dan wel vlaggen, borden of andere voorwerpen doen zichtbaar zijn, die kunnen leiden tot verwarring met de in dit reglement vermelde tekenen dan wel de waarneembaarheid of de herkenning daarvan kunnen bemoeilijken.
2. Een schip mag zijn lichten dan wel zijn verlichting of zijn zoeklichten niet op zodanige wijze gebruiken, dat zij door verblinding gevaar of hinder voor de scheepvaart kunnen veroorzaken.

Artikel 3.08

Lichten van alleenvarende motorschepen

1. Een alleenvarend motorschip moet voeren :
 - a) een toplicht op het voorschip in de lengte-as van het schip op een hoogte van tenminste 5m. Deze hoogte mag worden verminderd tot 4m, indien de lengte van het schip niet meer dan 40m bedraagt ;

- b) boordlichten op gelijke hoogte en in een lijn loodrecht op de lengte-as van het schip en tenminste 1m lager dan het toplicht ;
 - c) een heklicht op het achterschip in de lengte-as van het schip op een zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor een ander schip dat het schip oploopt.
2. Een alleenvarend motorschip mag een tweede toplicht voeren achter het toplicht op het voorschip in de lengte-as van het schip en tenminste 3m hoger, zodanig dat de horizontale afstand tussen de beide lichten tenminste driemaal de verticale afstand bedraagt.
3. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip.

Artikel 3.09

Lichten van slepen

1. Het motorschip aan de kop van een sleep moet voeren :
- a) twee toplichten op het voorschip, in de lengte-as van het schip, in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1m, het bovenste op de in artikel 3.08, eerste lid onder a), voorgeschreven hoogte en het onderste voor zover mogelijk tenminste 1m hoger dan de boordlichten ;

- b) boordlichten die voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b) ;
 - c) een geel helder of gewoon licht op het achterschip in de lengte-as van het schip, dat schijnt over dezelfde boog van de horizon als het heklicht, voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder c), en dat is aangebracht op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor de gesleepte lengten achter het schip.
2. Een schip van een sleep dat niet is het motorschip, bedoeld in het eerste lid, moet voeren : een wit helder rondom schijnend licht op een hoogte van tenminste 5m.
- Deze hoogte mag worden verminderd tot 4m, indien de lengte van het schip niet meer dan 40m bedraagt.
- Indien echter een lengte in een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden dit licht of deze lichten voeren.
3. Het schip of de schepen die de laatste lengte van een sleep vormen moeten, behalve het licht of de lichten voorgeschreven bij het tweede lid, voeren een heklicht dat voldoet aan artikel 3.08, eerste lid onder c.
- Indien echter de laatste lengte van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden deze lichten voeren.
- Indien de laatste lengte van een sleep uit kleine schepen bestaat, wordt voor de toepassing van dit lid geen rekening met deze kleine schepen gehouden.

4. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip dat slechts kleine schepen sleept of op een klein schip dat wordt gesleept.

Artikel 3.10 - (niet overgenomen)

Artikel 3.11

Lichten van gekoppelde samenstellen

Een gekoppeld samenstel moet voeren :

- a) een toplicht op elk schip. Echter mag op een schip dat geen motorschip is, in plaats van dit licht, worden gevoerd een wit helder rondom schijnend licht, op een geschikte plaats en niet hoger dan het toplicht van het motorschip of de toplichten van de motorschepen.

Deze lichten moeten voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder a), resp. aan artikel 3.09, derde lid ;

- b) boordlichten aan de buitenzijden van het samenstel, voor zover mogelijk op onderling dezelfde hoogte en tenminste 1m lager dan het laagste licht, bedoeld onder a).

Deze lichten moeten overigens voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b) ;

- c) een heklicht op elk schip. Dit licht moet voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder c).

Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip dat slechts langszijde daarvan vastgemaakte kleine schepen voortbeweegt of, langszijde van een ander schip vastgemaakt, wordt voortbewogen.

Artikel 3.12

Lichten van zeilschepen

1. Een zeilschip moet voeren :
 - a) boordlichten. Zij mogen gewone lichten zijn ;
 - b) een heklicht.

Deze lichten moeten voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b) en c).

2. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip.

Artikel 3.13

Lichten van kleine schepen

1. Een alleenvarend klein motorschip moet voeren :
 - a) een toplicht in de lengte-as van het schip, tenminste 1m hoger dan de boordlichten.
Dit licht moet echter, in plaats van een krachtig licht, een helder licht zijn ;

- b) boordlichten. Zij mogen gewone lichten zijn. Zij moeten worden aangebracht :
- hetzij : zoals voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder b) ;
 - hetzij : onmiddellijk naast elkaar of in één Jantaarn verenigd in de lengte-as van het schip aan of nabij de boeg ;
- c) een heklicht op het achterschip, op zodanige hoogte dat het voor een oploper goed zichtbaar is. Dit licht behoeft niet te worden gevoerd, indien, in plaats van het onder a) bedoelde toplicht, een wit helder rondom schijnend licht wordt gevoerd.
- 1b. Een alleenvarend klein open motorschip met een lengte van minder dan 7m waarvan de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 13km per uur mag, in plaats van de bij het eerste lid voorgeschreven lichten, een wit gewoon rondom schijnend licht voeren.
2. Een klein motorschip dat slechts kleine schepen voortbeweegt, moet de bij het eerste lid voorgeschreven lichten voeren.
3. Een klein schip dat wordt gesleept dan wel langs zijde van een ander schip vastgemaakt wordt voortbewogen, moet een wit gewoon rondom schijnend licht voeren. Dit lid is niet van toepassing op de bijboot van een schip.

4. Een klein zeilschip moet voeren :

- hetzij boordlichten en een heklicht, zodanig dat de boordlichten naast elkaar of in één lantaarn verenigd in de lengte-as van het schip aan of nabij de boeg en het heklicht op het achterschip zijn aangebracht. De boordlichten mogen gewone lichten zijn ;
- hetzij boordlichten en een heklicht, verenigd in één lantaarn, aan of nabij de top van de mast waar deze het best kan worden gezien. Dit mag een gewoon licht zijn ;
- hetzij, indien de lengte van het schip minder dan 7m bedraagt, een wit gewoon rondom schijnend licht op een zodanige hoogte, dat het van alle zijden zichtbaar is.

5. Een klein door spierkracht voortbewogen schip moet een wit gewoon rondom schijnend licht voeren.

Artikelen 3.14 - 3.17 - (niet overgenomen)

Artikel 3.18

Bijkomende lichten van schepen die onmanoeuvrerbaar worden

1. Een schip dat onmanoeuvrerbaar wordt, moet als bijkomend licht zo nodig tonen : een rood gewoon rondom schijnend licht waarmede heen en weer wordt gezwaaid. Een klein schip mag echter een wit licht tonen.

2. Het schip moet zo nodig tevens de reglementaire geluidsseinen geven.

Artikel 3.19 - (niet overgenomen)

Artikel 3.20

Lichten van stilliggende schepen

1. Een schip dat direct of indirect aan de oever gemeerd ligt, moet voeren : een wit gewoon rondom schijnend licht aan de zijde van het vaarwater op een hoogte van tenminste 3m.
2. Een klein schip dat stilligt, met uitzondering van de bijboot van een schip, moet voeren : een wit gewoon rondom schijnend licht waar dit het best kan worden gezien.
3. De in dit artikel bedoelde lichten behoeven niet te worden gevoerd door een schip :
 - a) dat ligt in een gedeelte van de vaarweg, aangewezen door de bevoegde autoriteit ;
 - b) dat ligt in een gedeelte van de vaarweg waar varen niet mogelijk dan wel verboden is ;
 - c) dat direct of indirect aan de oever gemeerd ligt en vanwege aldaar aanwezige verlichting voldoende zichtbaar is ;
 - d) dat op een veilige ligplaats ligt.

4. Dit artikel is niet van toepassing op de schepen, bedoeld in artikel 3.27.

Artikelen 3.21 - 3.26 - (niet overgenomen)

Artikel 3.27

Lichten van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaaren of gezonken schepen

1. Een in bedrijf zijnd drijvend werktuig en een schip dat in het vaarwater werken uitvoert dan wel peilingen of metingen verricht moeten voeren :

- a) aan de zijde waar de doorvaart vrij is : twee groene heldere of gewone rondom schijnende lichten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1m ;
- b) aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is : een rood rondom schijnend licht op dezelfde hoogte als het bovenste van de onder a) voorgeschreven groene lichten en van dezelfde lichtsterkte als die lichten ;

of, in het geval dat deze schepen tevens tegen hinderlijke waterbeweging beschermd willen worden :

- c) aan de zijde waar de doorvaart vrij is : een rood helder of gewoon rondom schijnend licht in een verticale lijn, met een onderlinge afstand van ongeveer 1m, het bovenste rood en het onderste wit ;

- d) aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is : een rood rondom schijnend licht op dezelfde hoogte als het onder c) voorgeschreven rode licht en van dezelfde lichtsterkte als dit licht.

Deze lichten moeten zijn aangebracht op een zodanige hoogte, dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.

- 2. Een vastgevaren of gezonken schip moet de bij het eerste lid onder c) en d) voorgeschreven lichten voeren. Indien een gezonken schip zodanig ligt dat daarop de lichten niet kunnen worden aangebracht, moeten deze op roeiboten of op een andere doelmatige wijze zijn geplaatst.
- 3. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de bij het eerste lid voorgeschreven lichten.

Artikel 3.28

Bijkomende lichten van schepen, waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen

- 1. Een schip waarvan een anker zodanig is uitgezet, dat het een gevaar voor de scheepvaart kan vormen, moet als bijkomend licht voeren : een tweede wit gewoon rondom schijnend licht ongeveer 1m loodrecht onder het in artikel 3.20 bedoelde licht.
- 2. Een schip moet het anker bedoeld in het eerste lid aanduiden door een boei voorzien van een wit gewoon rondom schijnend licht.

Artike. 3.29

Dagtekens van slepen

1. Het motorschip aan de kop van een sleep moet voeren : een gele cylinder die aan de bovenzijde en aan de benedenzijde is voorzien van twee banden, zwart en wit, de witte banden aan de uiteinde van de cylinder, en die is aangebracht in vertikale stand op het voorschip op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.

2. Indien een sleep verscheidene motorschepen bevat, die niet in kiellinie varen moet elk van deze schepen de bij het eerste lid voorgeschreven cylinder voeren.

3. Het schip of de schepen die de laatste lengte van een sleep vormen moeten voeren : een gele bol, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.
Indien echter de laatste lengte van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langsijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden deze bol voeren. Indien de laatste lengte van een sleep uit kleine schepen bestaat, wordt voor de toepassing van dit lid geen rekening met deze kleine schepen gehouden.

4. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip dat slechts kleine schepen sleept of op een klein schip dat wordt gesleept.

Artikel 3.30

Dagteken van schepen die tegelijkertijd door middel van zeilen en een motor worden voortbewogen

Een schip dat tegelijkertijd door middel van zijn zeilen en een motor wordt voortbewogen moet voeren : een zwarte kegel met de punt naar beneden, zo hoog mogelijk, op een plaats waar hij het best kan worden gezien.

Artikelen 3.31 - 3.34 - (niet overgenomen)

Artikel 3.35

Bijkomende dagtekens van schepen die onmanoeuvrerbaar worden

1. Een schip dat onmanoeuvrerbaar wordt moet als bijkomend dagteken zo nodig tonen : een rode vlag waarmee heen en weer wordt gezwaaid. De vlag mag worden vervangen door een bord van dezelfde kleur.
2. Het schip moet zonodig tevens de reglementaire geluidsseinen geven.

Artikelen 3.36 - 3.40 - (niet overgenomen)

Artikel 3.41

Dagtekens van in bedrijf zijnde drijvende
werktuigen en van vastgevaaren of gezonken
schepen

1. Een in bedrijf zijnd drijvend werktuig en een schip dat in het vaarwater werken uitvoert dan wel peilingen of metingen verricht moeten voeren :
 - a) aan de zijde waar de doorvaart vrij is : twee groene ruiten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1m ;
 - b) aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is : een rode bol op dezelfde hoogte als de bovenste van de onder a) voorgeschreven groene ruiten,

of, in geval dat deze schepen tevens tegen hinderlijke waterbeweging beschermd willen worden :

- c) aan de zijde waar de doorvaart vrij is : een bord waarvan de bovenste helft rood en de onderste helft wit is dan wel twee borden in een verticale lijn, het bovenste rood en het onderste wit ;
- d) aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is : een rood bord op dezelfde hoogte als het rood-witte bord of als het rode bord, voorgeschreven onder c).

Deze tekens moeten zijn aangebracht op een zodanige hoogte dat zij van alle zijden zichtbaar zijn. De borden mogen worden vervangen door vlaggen van dezelfde kleur.

2. Een vastgevaren of gezonken schip moet de bij het eerste lid onder c) en d) voorgeschreven tekens voeren. Indien een gezonken schip zodanig ligt dat daarop de tekens niet kunnen worden aangebracht, moeten deze op roeiboten of op een andere doelmatige wijze zijn geplaatst.
3. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de bij het eerste lid voorgeschreven tekens.

Artikel 3.42

Bijkomend dagteken van ankers van schepen die een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen

Een schip waarvan één of meer ankers zodanig zijn uitgezet, dat zij een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moet dit anker of elk van deze ankers aanduiden door een gele boei.

Artikel 3.43 en 3.44 - (niet overgenomen)

Artikel 3.45

Bijkomend teken van schepen van toezichthoudende ambtenaren

Een schip van toezichthoudende ambtenaren mag als bijkomend teken een blauw gewoon rondom schijnend flikkerlicht tonen.

Hetzelfde geldt voor een brandweerboot, die hulp biedt of daartoe op weg is.

Artikel 3.46

Noodtekens

1. Een in nood verkerend schip, dat hulp wil inroepen, moet de volgende seinen, hetzij afzonderlijk hetzij een combinatie hiervan, tonen dan wel geven :
 - een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid ;
 - een licht waarmee in het rond wordt gezwaaid ;
 - vuurpijlen, lichtkogels, parachute-lichten of rookbommen dan wel vlammen ;
 - een vlag met daarboven of daaronder een bol of een daarop gelijkend voorwerp ;
 - reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten.

2. Een schip, dat medische hulp wil inroepen, mag geven : vier korte stoten, gevolgd door één lange stoot.

Artikelen 3.47 - 3.54 - (niet overgenomen)

HOOFDSTUK 4 -

GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN

Artikel 4.01

Algemene bepalingen

1. De te gebruiken geluidsseinen zijn de volgende :

- zeer korte stoot : geluidssein met een tijdsduur van ongeveer een kwart seconde ;
- korte stoot : geluidssein met een tijdsduur van ongeveer 1 seconde ;
- lange stoot : geluidssein met een tijdsduur van ongeveer 4 seconden ;
- klokslag : sein met de scheepsklok.

De tijdruimte tussen twee opeenvolgende stoten bedraagt ongeveer 1 seconde. Een reeks zeer korte stoten wordt gevormd door ten minste 6 stoten, elk durende ongeveer een kwart seconde waarbij de tijdruimte tussen de opeenvolgende stoten ongeveer een kwart seconde bedraagt.

2. Geluidsseinen, niet zijnde klokslagen, moet :

- a) een motorschip, met uitzondering van een klein schip, geven door middel van een mechanisch werkende geluidsinstallatie die voldoende hoog is opgesteld en vrij staat naar voren en voor zover mogelijk ook naar achteren, die goed functioneert ;

- b) een schip, niet zijnde een motorschip, en een klein motorschip geven door middel van een mechanisch werkende geluidsinstallatie dan wel een geschikte scheepstoeter of hoorn.
3. Een motorschip moet gelijktijdig met een geluidsein een geel helder rondom schijnend lichtsein tonen. Dit lid is niet van toepassing op een klein schip en het geldt niet voor klokslagen of reeksen klokslagen.
4. Bij een samenstel mogen de geluidsseinen slechts worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.
5. Een schip moet een reeks klokslagen ongeveer vier seconden doen duren.
6. Een schip mag in plaats van een reeks klokslagen een reeks slagen van metaal op metaal geven.

Artikel 4.02

Geven van geluidsseinen

1. Een schip, met uitzondering van een klein schip, moet zo nodig zijn handelingen door de volgende geluidsseinen kenbaar maken :
- één lange stoot : Attentie.
 - één korte stoot : Ik ga stuurboord uit.

- twee korte stoten : Ik ga bakboord uit.
 - drie korte stoten : Ik sla achteruit.
 - vier korte stoten : Ik kan niet manoeuvreren.
 - reeks zeer korte stoten : Er dreigt gevaar voor aanvaring.
2. Een klein schip moet zonodig het attentiesein en het sein "Ik kan niet manoeuvreren" geven en het mag zonodig één der overige algemene geluidsseinen geven.

Artikel 4.03

Verboden geluidsseinen

Een schip mag slechts van de geluidsinstallatie dan wel van de sloopstoeter of de hoorn gebruik maken voor het geven van de geluidsseinen welke in dit reglement worden vermeld en deze geluidsseinen niet geven onder andere omstandigheden dan die welke in dit reglement zijn voorzien.

HOOFDSTUK 5 -
VERKEERSTEKENS

Artikel 5.01

Vaststelling van de verkeerstekens

1. Bijlage II bepaalt welke verkeerstekens voor het verkeer op de vaarweg kunnen worden aangebracht. Deze verkeerstekens bevatten een verbod of een gebod dan wel een aanbeveling of een inlichting. Bijlage II bepaalt eveneens de betekenis van die tekens.

Bijlage III bepaalt welke verkeerstekens ter markering van het vaarwater of van obstakels daarin kunnen worden aangebracht.

2. Een schip is verplicht gevolg te geven aan een verkeersteken dat een verbod of een gebod bevat en rekening te houden met een verkeersteken dat een aanbeveling of een inlichting bevat dan wel dat dient ter markering van het vaarwater of van obstakels daarin.

Artikel 5.02

Aanbrengen of verwijderen van verkeerstekens

1. Een verkeersteken als bedoeld in artikel 5.01 kan in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart dan wel in het belang van andere gebruikers van de vaarweg worden aangebracht door of vanwege de bevoegde autoriteit.

2. Het is een ander dan de bevoegde autoriteit of de door hem aangewezen personen verboden een verkeersteken aan te brengen of te verwijderen, dan wel een voorwerp, van welke aard ook, dat het verkeer op de vaarweg in verwarring zou kunnen brengen, daarlangs, daarin of daarboven aan te brengen.

HOOFDSTUK 6

VAARREGELS

Artikel 6.01

Begripsbepalingen

1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :
 - a) recht tegen elkaar insturen : het elkaar naderen van twee schepen op koersen, die recht of vrijwel recht tegen elkaar in liggen, zò, dat gevaar voor aanvaring bestaat ;
 - b) oplopen : het naderen door een schip van een ander schip uit een richting van meer dan 22°30' achterlijker dan dwars van dat schip.
2. Indien een schip in twijfel verkeert of een situatie, zoals bedoeld in het eerste lid onder a) en b) bestaat, moet het aannemen dat zulks het geval is en moet het dienovereenkomstig handelen.

Artikel 6.02

Kleine schepen - Algemene bepalingen

1. In dit hoofdstuk worden onder een klein schip mede begrepen een sleep of een gekoppeld samenstel, uitsluitend uit kleine schepen bestaande.

2. Wanneer een vaarregel van dit hoofdstuk niet van toepassing is tussen een klein schip en een ander schip is het klein schip verplicht aan dit andere schip de ruimte te laten die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en om te manoeuvreren ; het mag niet verlangen, dat dit te zijnen gerieve uitwijkt.

Artikel 6.03

Algemene beginselen

1. Schepen mogen slechts elkaar voorbijvaren op tegengestelde koersen dan wel elkaar voorbijlopen, indien het vaarwater voldoende ruimte biedt voor gelijktijdige doorvaart, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.
2. Bij een samenstel mogen de tekens, voorgeschreven bij artikel 6.05, slechts worden getoond door het schip, aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.
3. Bij naderen op tegengestelde koersen dan wel bij voorbijlopen mag het schip waarvan de koers elk gevaar voor aanvaring uitsluit zijn koers noch zijn snelheid zodanig wijzigen, dat daaruit gevaar voor aanvaring kan ontstaan.
4. Indien een schip verplicht is uit te wijken voor een ander schip, moet laatstbedoeld schip zijn koers en zijn snelheid aanhouden.

Indien door welke oorzaak ook, het schip dat verplicht is zijn koers en zijn snelheid aan te houden zich zo dicht bij het schip dat moet uitwijken bevindt, dat aanvaring door een handeling van dat schip alléén niet kan worden vermeden, moet het de maatregelen nemen die het beste kunnen bijdragen om aanvaring te voorkomen.

Artikel 6.03a

Koers kruisen

1. Indien de koersen van twee schepen elkaar kruisen, zò, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat het andere aan stuurboordszijde van zich heeft uitwijken en, indien de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere over te lopen.

Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.

2. Indien de koersen van een klein motorschip, een klein zeilschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip elkaar kruisen, zò, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, in afwijking van het eerste lid :

- het motorschip uitwijken voor het andere schip,
- en
- het door spierkracht voortbewogen schip uitwijken voor het zeilschip.

Het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt, moet echter zijn weg vervolgen.

3. Indien de koersen van twee zeilschepen elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, in afwijking van het eerste lid :

- ingeval beide schepen over verschillende boeg liggen, het schip dat over stuurboordsboeg ligt uitwijken voor het schip dat over bakboordsboeg ligt ;
- ingeval beide schepen over dezelfde boeg liggen, het loefwaartse schip uitwijken voor het lijwaartse ;
- ingeval een schip dat over stuurboordsboeg ligt aan zijn loefzijde een schip ziet en niet met zekerheid kan bepalen, of dat schip over stuurboords- dan wel over bakboordsboeg ligt, het daarvoor uitwijken.

Het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt, moet echter zijn weg vervolgen.

4. Dit artikel is niet van toepassing bij kruisende koersen die kunnen ontstaan ingeval van keren, ingeval van het verlaten van de ankerplaats of de ligplaats, of in geval van het oversteken van het hoofdvaarwater.

Artikel 6.04

Recht tegen elkaar insturen - Hoofdregel

1. Indien twee schepen recht tegen elkaar insturen, moet elk van beide naar stuurboord uitwijken, zodat zij elkaar bakboord op bakboord voorbijvaren.

Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.

2. Indien een klein motorschip, een klein zeilschip en een klein door spierkracht voortbewogen schip recht tegen elkaar insturen, is artikel 6.03a, tweede lid, van overeenkomstige toepassing.

3. Indien twee zeilschepen recht tegen elkaar insturen, is artikel 6.03a, derde lid, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 6.05

Recht tegen elkaar insturen

1. Indien een opvarend s , en een afvarend schip recht tegen elkaar insturen, moet het opvarende schip voor het afvarende schip een geschikte weg vrijlaten, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.
2. Het opvarende schip dat daartoe aan bakboord voor het afvarende schip de weg vrijlaat, toont geen teken.
3. Het opvarende schip dat daartoe aan stuurboord voor het afvarende schip de weg vrijlaat, moet tijdig aan stuurboord tonen :
 - een lichtblauw bord, dat van voren en van achteren zichtbaar is,
en
 - een wit helder rondom schijnend flikkerlicht,

toddat het voorbijvaren heeft plaatsgehad.

Het opvarende schip mag deze tekens niet meer tonen, nadat het voorbijvaren heeft plaats gehad, tenzij om eveneens aan een volgend in zicht zijnd afvarend schip aan te duiden dat het voor dit aan stuurboord de weg vrijlaat.

4. Zodra is te vrezen, dat de bedoeling van het opvarende schip niet door het afvarende schip is begrepen, moet het opvarende schip geven :
 - één korte stoot, indien het voorbijvaren bakboord op bakboord dient te geschieden ;
 - twee korte stoten, indien het voorbijvaren stuurboord op stuurboord dient te geschieden.
5. Het afvarende schip moet voorbijvaren aan de zijde van het opvarende schip aan welke de weg wordt vrijgelaten. Het afvarende schip moet daartoe de tekens en het geluidsein die het opvarende schip toont of geeft herhalen.
6. Dit artikel is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip noch tussen kleine schepen onderling.

Artikelen 6.06 - 6.08 - (niet overgenomen)

Artikel 6.09

Vorbijlopen - Algemene bepalingen

1. Een schip mag een ander schip slechts voorbijlopen, nadat het zich er van heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden.

2. Het schip dat wordt opgelopen moet het voorbijlopen, voor zover nodig en mogelijk, vergemakkelijken. Het moet snelheid verminderen, indien dit nodig is om het voorbijlopen zonder gevaar en in zo korte tijd te doen geschieden, dat de andere scheepvaart daardoor niet wordt gehinderd.

Deze bepaling geldt niet voor een schip, niet zijnde een klein schip, dat wordt opgelopen door een klein schip.

Artikel 6.10

Vorbijlopen

1. De oploper moet aan bakboord van de opgelopene voorbijlopen. Indien daartoe ruimte is, mag echter de oploper aan stuurboord van de opgelopene voorbijlopen.
2. Indien een zeilschip een ander zeilschip oploopt, moet het, zo mogelijk, aan loef voorbijlopen. Deze bepaling geldt niet voor een zeilschip, niet zijnde een klein schip, dat een klein zeilschip oploopt.

Een schip dat door een zeilschip wordt opgelopen moet, zo mogelijk, ertoe medewerken, dat dit aan loef kan voorbijlopen. Deze bepaling geldt niet voor een schip, niet zijnde een klein schip, dat wordt opgelopen door een klein zeilschip.
3. Indien voorbijlopen mogelijk is zonder dat de opgelopene zijn koers wijzigt, behoeft de oploper geen geluidsein te geven, maar mag hij dit geven.

4. Indien echter het voorbijlopen niet kan geschieden zonder dat de opgelopen zijn koers wijzigt, dan wel indien is te vrezén dat de opgelopen de bedoeling van de oploper om voorbij te lopen niet heeft begrepen, en deswege gevaar voor aanvaring bestaat, moet de oploper geven :
 - a) twee lange stoten gevolgd door twee korte stoten, zo hij aan bakboord van de opgelopen wil voorbijlopen ;
 - b) twee lange stoten gevolgd door één korte stoot, zo hij aan stuurboord van de opgelopen wil voorbijlopen.

5. De opgelopen die gevolg kan geven aan het verlangen van de oploper moet aan de door deze gewenste zijde voldoende ruimte laten door zo nodig naar de andere zijde uit te wijken.

Hij mag daartoe geven :

 - één korte stoot, zo hij naar stuurboord uitwijkt ;
 - twee korte stoten, zo hij naar bakboord uitwijkt.

6. Indien het voorbijlopen niet aan de door de oploper gewenste zijde maar wel aan de andere zijde kan geschieden, moet de opgelopen geven :
 - a) één korte stoot, zo het voorbijlopen aan zijn bakboordszijde mogelijk is ;
 - b) twee korte stoten, zo het voorbijlopen aan zijn stuurboordszijde mogelijk is.

De oploper die onder deze omstandigheden nog wil voorbijlopen, moet geven :

- twee korte stoten, in het geval onder a) ;
- één korte stoot, in het geval onder b).

De opgelopen moet dan voldoende ruimte laten aan de zijde waar het voorbijlopen moet geschieden door zo nodig naar de andere zijde uit te wijken.

7. Indien het voorbijlopen zonder gevaar niet mogelijk is, moet de opgelopen vijf korte stoten geven.
8. Het derde tot en met zevende lid zijn niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip, noch tussen kleine schepen onderling.

Artikelen 6.11 - 6.12 - (niet overgenomen)

Artikel 6.13

Keren

1. Een schip mag slechts keren, nadat het zich er van heeft vergewist, dat, het tweede en derde lid in aanmerking genomen, dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

2. Indien daardoor een ander schip zou worden genoodzaakt zijn koers of zijn snelheid te wijzigen, moet het schip dat wil keren dit tijdig tevoren aankondigen door het geven van :
 - één lange stoot gevolgd door één korte stoot, zo het over stuurboord wil keren ;
 - één lange stoot gevolgd door twee korte stoten, zo het over bakboord wil keren.
3. Het andere schip moet dan voorzover nodig en mogelijk zijn koers of zijn snelheid wijzigen om het keren zonder gevaar te kunnen doen geschieden.
4. Tussen een klein schip en een ander schip zijn de voorgaande leden niet van toepassing. Tussen kleine schepen onderling is van de voorgaande leden alleen het eerste en het derde lid van toepassing.

Artikel 6.14

Gedrag bij vertrek

Artikel 6.13, is eveneens van toepassing op een schip dat zijn ankerplaats of zijn ligplaats verlaat zonder te keren. In plaats van de bij het tweede lid van dat artikel vermelde seinen evenwel moet dit schip geven :

- één korte stoot, zo het stuurboord uitgaat ;
- twee korte stoten, zo het bakboord uitgaat.

Artikel 6.15

Verbod zich in de tussenruimte tussen de lengten van een sleep te begeven

Een schip mag zich niet in de tussenruimte tussen de lengten van een sleep begeven.

Artikel 6.16

Uitvaren en invaren van havens en nevenvaarwateren en het daarbij invaren of oversteken van het hoofdvaarwater

1. Een schip mag slechts een haven of een nevenvaarwater uitvaren en het hoofdvaarwater invaren of oversteken, danwel een haven of een nevenvaarwater invaren, nadat het zich er van heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

Een vóór stroom varend schip dat is genoodzaakt op te draaien om een haven of een nevenvaarwater in te varen moet voorrang verlenen aan een tegen stroom varend schip dat eveneens deze haven of dit nevenvaarwater wil invaren.

2. Indien door één der in het eerste lid bedoelde manoeuvres een ander schip zou of kan worden genoodzaakt zijn koers of zijn snelheid te wijzigen, moet het schip zijn manoeuvre tijdig tevoren aankondigen door het geven van :

- drie lange stoten gevolgd door één korte stoot, zo het na het uitvaren dan wel vóór het invaren stuurboord uit zal gaan ;

- drie lange stoten gevolgd door twee korte stoten, zo het na het uitvaren dan wel vóór het invaren bakboord uit zal gaan ;
- drie lange stoten, zo het na het uitvaren de vaarweg zal oversteken.

Vóór het einde van het oversteken moet het schip zo nodig geven :

- één lange stoot gevolgd door één korte stoot, zo het stuurboord uit wil gaan ;
- één lange stoot gevolgd door twee korte stoten, zo het bakboord uit wil gaan.

3. Het andere schip moet dan zo nodig zijn koers of zijn snelheid wijzigen.
4. Tussen een klein schip en een ander schip zijn de voorgaande leden niet van toepassing. Tussen kleine schepen onderling zijn van de voorgaande leden alleen het eerste en het derde lid van toepassing.

Artikel 6.17

Op gelijke hoogte varen ; verbod dicht langs een varend schip te varen

1. Een schip mag slechts met een ander schip op gelijke hoogte varen, indien de beschikbare ruimte dit zonder hinder of gevaar voor de scheepvaart toelaat.
2. Een schip mag niet langszijde komen van een varend schip, daaraan vastmaken of zich in het kielzog daarvan laten meevoeren zonder uitdrukkelijke toestemming van de schipper daarvan.

Artikel 6.18

Verbod om ankers, kabels of kettingen te laten slepen

1. Een schip mag niet een anker, een kabel of een ketting laten slepen.
2. Dit verbod geldt niet voor een schip dat zich verplaatst op een ligplaats of dat een manoeuvre uitvoert.

Artikel 6.19

Zich laten drijven

Een schip mag zich niet met de stroom laten meedrijven zonder dat het van een middel tot voortbeweging gebruik maakt.

Artikel 6.20

Hinderlijke waterbeweging

Een schip moet zijn snelheid zodanig regelen, dat hinderlijke waterbeweging waardoor schade aan een varende of een stilliggend schip of aan een werk zou kunnen worden veroorzaakt wordt vermeden. Het moet tijdig zijn snelheid verminderen, echter niet beneden de snelheid nodig voor het veilig sturen :

- a) voor een havenmond ;
- b) in de nabijheid van een schip dat gemeerd is aan de oever of aan een ontschepingsplaats dan wel dat wordt geladen of gelost ;

- c) in de nabijheid van een schip dat op een gebruikelijke ligplaats stilligt ;
- d) bij het voorbijvaren van een schip als bedoeld in de artikelen 3.27 en 3.41 aan de zijde waar de tekens van het eerste lid onder c) van elk dezer artikelen worden getoond. Het moet voorts zover mogelijk daarvan verwijderd blijven.

Artikel 6.21

Manoeuvreerbaarheid van samenstellen

Een motorschip dat zorgt voor de voortbeweging van een samenstel moet een vermogen hebben dat voldoende is om de goede manoeuvreerbaarheid daarvan te verzekeren.

Artikelen 6.22 - 6.29 - (niet overgenomen)

Artikel 6.30

Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht

1. Een varend schip moet een snelheid aanhouden die is aangepast aan de mate van beperking van het zicht, aan de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen en aan de plaatselijke omstandigheden.

Het moet voorop een uitkijk hebben, die zich of binnen gezichts- of gehoorafstand van de schipper bevindt of een spreekverbinding met hem heeft.

Bij een samenstel behoeft alleen het voorste schip de uitkijk te hebben. Een klein schip behoeft geen uitkijk te hebben.

2. Wanneer in verband met de mate van beperking van het zicht, met de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen of met de plaatselijke omstandigheden de vaart niet zonder gevaar kan worden voortgezet, moet een schip op de dichtstbijzijnde geschikte plaats gaan stilliggen.
3. Teneinde te beoordelen of de vaart al dan niet zonder gevaar kan worden voortgezet en teneinde de aan te houden snelheid te bepalen, mag een schip, dat gebruik maakt van radar, de waarneming met radar in aanmerking nemen. Het moet hierbij rekening houden met de vermindering van het zicht die de schippers van andere schepen ondervinden.
4. Het derde lid is niet van toepassing op een sleep, die vóór stroom vaart.
5. Een schip moet bij het gaan stilliggen het vaarwater zoveel mogelijk vrijmaken.
6. Een schip dat de vaart voortzet, moet zoveel mogelijk de zijde van het vaarwater aan stuurboord houden. Artikel 6.05 is niet van toepassing op het varen bij slecht zicht.

7. Een schip dat de vaart voortzet en dat is uitgerust met een marifooninstallatie die geschikt is voor gebruik van de kanalen voor schip-schipverkeer, moet uitluisteren op het daartoe aangewezen kanaal en aan andere schepen de nodige inlichtingen ter verzekering van de veiligheid van de scheepvaart geven.

Artikel 6.31

Geluidsein van een schip dat stilligt of dat is vastgevaren

1. Een schip, dat in het vaarwater of in de nabijheid daarvan op een gevaarlijke plaats gestrekt langs de zijde van het vaarwater stilligt, moet het geluidsein van een naderend schip telkens beantwoorden door het geven van één reeks klokslagen.

Het schip mag dit sein geven zonder dat het geluidsein van een naderend schip wordt gehoord.

2. Een schip, dat in het vaarwater of in de nabijheid daarvan op een gevaarlijke plaats stilligt en dat zich niet gestrekt langs de zijde van het vaarwater bevindt, moet geven één reeks klokslagen.

Het schip moet dit sein herhalen met tussenpozen van ten hoogste één minuut.

3. De verplichting, bedoeld in het eerste en in het tweede lid, geldt niet voor een schip dat in een haven stilligt, of dat stilligt op een door de bevoegde autoriteit daartoe aangewezen plaats.

Artikel 6.32 - (niet overgenomen)

Artikel 6.33

Schepen die bij slecht zicht de vaart voortzetten

1. Een niet op radar varend schip moet als mistsein geven één lange stoot.

Bij een samenstel mag dit sein slechts worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

Het sein moet worden herhaald met tussenpozen ten hoogste één minuut.

2. Een niet op radar varend klein schip is niet verplicht het in het eerste lid bedoelde mistsein te geven, doch het mag dit sein geven. Het sein mag worden herhaald.
3. Een niet op radar varend schip hetwelk hoort dat het voorlijker dan dwars een ander schip nadert, moet zijn snelheid verminderen tot een minimum waarbij het op koers kan worden gehouden en het moet uiterst voorzichtig manoeuvreren dan wel zo nodig stilhouden.

Artikel 6.33a

Snelheid

1. Een schip mag niet varen met een grotere snelheid dan 16km/u ten opzichte van de oever.

2. In afwijking van het eerste lid mag een schip niet varen met een grotere snelheid dan 9 km/u ten opzichte van de oever op de rechterhelft van de vaarweg in het vak tussen km 6.790 en km 8.860.

3. In afwijking van het eerste lid mag een schip varen met een grotere snelheid dan 16 km/u ten opzichte van de oever in de volgende vakken van de vaarweg :
 - a) nabij Eisden - Ternaaien :
 - tussen km 4.970 en km 5.970 ;
 - tussen km 5.970 en km 6.790, uitsluitend op de rechterhelft van de vaarweg ;

 - b) nabij Maaseik :
 - tussen km 59.500 en km 61.500.

4. De bevoegde autoriteit kan de vakken bedoeld in het tweede en het derde lid wijzigen. Een dergelijke wijziging verbindt niet eerder dan nadat zij door middel van een bekendmaking is afgekondigd.

Artikel 6.33b

Varen met snelle motorboten

Waterskiën

1. Een snelle motorboot moet zodanig varen en een waterskiër moet zich zodanig gedragen dat geen hinder of gevaar voor andere gebruikers van de vaarweg of de aanhorigheden ervan kan worden veroorzaakt.

2. Het is verboden met de motor van een snelle motorboot onnodige geluidshinder te veroorzaken, dan wel deze motor onnodig lang of zonder redelijk doel in werking te houden.

3. In de vakken van de vaarweg bedoeld in artikel 6.33a, derde lid, is het verboden met een grotere snelheid te varen dan 16 km/u :
 - a) vóór tien uur 's morgens ;
 - b) na zonsondergang ;
 - c) binnen een afstand van 20m uit de oever ;
 - d) binnen een afstand van 50m van een aanleginrichting ;
 - e) in de nabijheid van een sportevenement, een waterfeest of een soortgelijke gebeurtenis ;
 - f) bij een zicht van minder dan 150m.

4. Waterskiën is uitsluitend toegestaan op de vakken vermeld in artikel 6.33a, derde lid.

Artikel 6.33c

Plankzeilen, zwemmen en duiken

In de artikel 6.33a, derde lid, aangewezen vakken is het verboden te varen met een zeilplank, dan wel te zwemmen of te duiken.

Artikel 6.33d

Stiltezone voor sportvissers

Een motorschip mag niet varen op de linkerhelft van de vaarweg in het vak tussen km 5.970 en km 8.860, noch binnen 20m uit de linkeroever in het vak tussen km 57.000 en km 59.500.

Artikel 6.33e

Verboden activiteiten

Het is verboden zich boven de vaarweg door de lucht te laten voortbewegen.

HOOFDSTUK 7 -

REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN

Artikel 7.01

Algemene beginselen voor het ligplaats nemen

1. Een schip moet zodanig ligplaats nemen, dat de scheepvaart niet wordt belemmerd.
2. Een schip, een samenstel en een drijvend voorwerp die stilliggen moeten zodanig zijn verankerd of gemeerd, dat zij door verandering van hun positie geen gevaar of hinder voor andere schepen kunnen vormen, waarbij met name rekening moet worden gehouden met wind, stroom en verandering van de waterstand, alsmede met zuiging en golfslag.

Artikel 7.02

Ligplaats nemen (ankeren en meren)

1. Een schip mag geen ligplaats nemen, met uitzondering van de volgende gevallen :
 - a) in een vak van of op een plaats in de vaarweg aangegeven door de bevoegde autoriteit ;
 - b) op een ligplaats aangeduid door één der tekens E.5 tot en met E.7 (bijlage II) ;
 - c) in het geval bedoeld in artikel 6.30, tweede lid.

2. Een meerboei mag slechts worden uitgelegd in een vak van of op een plaats in de vaarweg aangewezen door de bevoegde autoriteit.
3. De bevoegde autoriteit kan van dit artikel ontheffing verlenen.

Artikelen 7.03 - 7.07 - (niet overgenomen)

Artikel 7.08

Toezicht

Een stilliggend schip moet, voor zover het geen schipper heeft, zijn gesteld onder toezicht van een persoon die zo nodig snel kan ingrijpen, tenzij de bevoegde autoriteit aan een schip van deze verplichting vrijstelling heeft verleend, dan wel zij gedooft dat dit zonder toezicht stilligt.

For Annexes I, II and III see page 102 of this volume - Pour le texte des Annexes I, II et III voir page 102 du présent Volume.

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

CONVENTION ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE ET LE ROYAUME
DES PAYS-BAS PORTANT RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION
ET DES ACTIVITÉS DE LOISIRS SUR LE MEUSE MITOYENNE

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

Considerant qu'il est souhaitable de réglementer la navigation ainsi que les possibilités de pratiquer des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, tout en tenant compte d'une manière aussi équitable que possible des intérêts de toutes les parties concernées,

Sont convenus ce qui suit :

Article 1er

L'exercice de la navigation sur la Meuse mitoyenne, ainsi que la pratique d'activités de loisirs sur le fleuve et sur ses rives, ne sont autorisés que dans le respect des dispositions contenues dans le Règlement de la Navigation sur la Meuse mitoyenne, annexé à la présente Convention et dénommé ci-après le « Règlement ».

Article 2

Les agents qui, en vertu de la législation de chacun des deux pays, sont chargés de faire respecter le Règlement sont autorisés à pénétrer, dans l'exercice de leurs fonctions, sur le territoire de l'autre pays.

Les autorités compétentes de chacun des deux pays communiquent par écrit aux autorités compétentes de l'autre pays quels sont les agents chargés de faire respecter le Règlement.

Article 3

Tout procès-verbal d'infraction au Règlement dressé par un agent, comme visé à l'article 2, de l'un des deux pays, aura dans l'autre pays la même force probante que s'il avait été dressé par un agent compétent de l'autre pays.

Article 4

1. Toute infraction au Règlement est poursuivie dans le pays où elle a été commise. Si l'infraction continue dans l'autre pays, elle est considérée comme ayant été commise dans le pays où elle a commencé.

2. Lorsqu'il n'est pas possible de déterminer avec certitude dans quel pays l'infraction a été commise, celle-ci est poursuivie dans le pays où le prévenu a sa résidence. Lorsque le prévenu ne réside ni aux Pays-Bas ni en Belgique, celui-ci est poursuivi dans le pays dont l'agent a constaté l'infraction en dressant procès-verbal.

Article 5

Toute infraction au Règlement est punissable en vertu de la législation en vigueur en la matière dans chacun des deux pays.

Article 6

Toute modification ou addition à apporter au Règlement ou son remplacement pourra se faire au moyen d'un accord conclu par échange de notes diplomatiques précisant notamment la date d'entrée en vigueur.

Article 7

Les dispositions du Règlement belgo-néerlandais du 20 mai 1843 pour l'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 et du Chapitre II, Section IV, du Traité du 5 novembre 1842, relatives à la navigation sur la Meuse, deviennent caduques dès l'entrée en vigueur de la présente Convention pour autant qu'elles s'appliquent à la Meuse mitoyenne et qu'elles soient contraires aux dispositions de la présente Convention.

Article 8

La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises en la matière dans leur pays respectif.

En foi de quoi les soussignés, dûment mandaté à cet effet ont signé la présente Convention, le 6 janvier 1993, à Bruxelles, en double exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :
Le Ministre des Affaires étrangères,
W. CLAES

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :
L'Ambassadeur
H.J.M VAN NISPEN TOT SEVENAER

RÈGLEMENT DE LA NAVIGATION SUR LA MEUSE MITOYENNE

INTRODUCTION

Pour la numérotation des chapitres et articles du présent règlement, il a été tenu compte du système uniforme européen de règles et de signaux de navigation (Code européen des voies de navigation intérieure; C.E.V.N.I.) fixé par voie de résolutions de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies (voir résolution n° 24 du 15 novembre 1985), ainsi que du Règlement de police (1983) relatif à la navigation sur le Rhin, qui est également basé sur ce code.

A ce sujet, il convient de signaler que, dans certains cas, des numéros d'articles ont été omis et sont alors accompagnés de la mention " non repris " et que, dans d'autres cas, des articles ou alinéas ont été ajoutés, portant des numéros additionnels (voir, par exemple, les articles 6.33a et suivants).

CHAPITRE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1.00. Champ d'application

Le présent règlement s'applique à la Meuse mitoyenne.

Par Meuse mitoyenne, il convient d'entendre les eaux de la Meuse :

a) depuis la frontière à la hauteur de la borne-frontière 45 (Lixhe) jusqu'à la frontière à la hauteur de la borne-frontière 49 (Klein Ternaaien), y compris la partie rectifiée et normalisée à la suite des travaux visés à l'article 2, paragraphe 1er, point f, du Traité conclu le 24 février 1961 à Bruxelles en vue de l'amélioration de la liaison entre le canal Albert et le canal Juliana et à l'exclusion des deux coupures du coude situés le plus en aval;

b) de la frontière à la hauteur de la borne-frontière 106 (Smeermaas-Borgharen) jusqu'à la frontière à la hauteur de la borne-frontière 126 (Kessenich-Stevensweert).

Article 1.01. Signification de quelques termes

Dans le présent règlement, il convient d'entendre par :

a) Bâtiment : tout bateau, y compris une embarcation sans déplacement d'eau et un hydravion, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport par voie d'eau;

b) Bâtiment motorisé : un bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion, à l'exception d'un bâtiment dont le moteur n'est employé que pour effectuer des petits déplacements ou pour augmenter sa manoeuvrabilité lorsqu'il est remorqué ou poussé;

c) Bâtiment à voile : un bâtiment qui navigue exclusivement à l'aide de ses voiles. Un bâtiment naviguant à la voile et qui utilise en même temps son moteur est un bâtiment motorisé;

d) Convoi remorqué : un groupement d'un ou plusieurs bâtiments motorisés remorquant un ou plusieurs bâtiments de catégorie différente, objets flottants ou installations flottantes, les bâtiments motorisés assurant soit la propulsion, soit la propulsion et la conduite des bâtiments de catégorie différente, objets flottants ou installations flottantes;

e) Formation à couple : un ensemble de bâtiments accouplés bord à bord, dont aucun n'est placé devant le bâtiment motorisé assurant la propulsion et la conduite de la formation;

f) Engin flottant : une construction flottante portant des installations mécaniques, qui est destinée à travailler sur les voies navigables ou dans les ports;

g) Menue embarcation : un bâtiment dont la longueur est inférieure à 20 m la longueur constituant la distance entre la partie fixe de la coque située le plus en avant de la proue et la partie fixe de la coque située le plus en arrière de la poupe, sans compter le mât de beau-pré, le mât de perroquet et le stabilisateur et ce, à l'exception :

d'un bâtiment construit ou aménagé en vue de remorquer, d'assister, de pousser ou de mener à couple des bâtiments autres que des menues embarcations;

d'un bâtiment pouvant transporter plus de 12 passagers;

h) Formation :

un convoi remorqué :

un convoi poussé;

une formation à couple;

une formation composée d'un ou plusieurs bâtiments motorisés et d'un bâtiment motorisé naviguant isolément, un convoi poussé ou une formation à couple;

i) Canot automobile rapide : un racer, un hydroglisseur, un canot automobile de course ou toute autre menue embarcation similaire naviguant ou pouvant naviguer à une vitesse supérieure à 20 km/h;

j) Voie navigable : les eaux visées à l'article 1.00;

k) Passe navigable : la partie de la voie navigable pouvant effectivement être utilisée pour la navigation;

l) Autorité compétente : le fonctionnaire ou les agents visés à l'annexe I.

Article 1.02. Le conducteur

1. Dans le présent règlement, il convient d'entendre par conducteur, la personne qui dirige un bâtiment ou une formation.

2. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement, sauf si lesdites dispositions confient cette responsabilité à des tiers.

3. Le conducteur d'un bâtiment faisant partie d'une formation doit suivre les ordres du conducteur de la formation. Toutefois, même sans de tels ordres, il doit prendre toutes les mesures nécessitées par les circonstances pour la bonne conduite de son bâtiment.

Article 1.03. Devoirs de l'équipage

Les membres de l'équipage d'un bâtiment doivent exécuter les ordres qui leur sont donnés par le conducteur dans le cadre de sa responsabilité.

Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent règlement.

Article 1.04/1.05. Mesures de précaution et dérogation au règlement

Dans l'intérêt de la sécurité ou du bon ordre de la navigation et selon les circonstances dans lesquelles se trouve un bâtiment ou une formation, le conducteur doit prendre toutes les mesures que commande l'art de la navigation, même s'il doit de ce fait déroger aux prescriptions du présent règlement ou lorsqu'il n'existe pas de prescriptions explicites en la matière.

Article 1.06. Utilisation de la voie navigable

1. La navigation est interdite à tout bâtiment ou formation dont :

la longueur est supérieure à 100m,

la largeur est supérieure à 12m, ou

le tirant d'eau est supérieur à 2,80m.

2. En cas d'inondation, de pénurie d'eau, de travaux ou de mesures prises dans l'intérêt général, les dimensions prévues au premier alinéa peuvent être réduites par l'autorité compétente.

3. L'autorité compétente peut dispenser des dispositions du présent article.

Article 1.07. Chargement

1. Un bâtiment n'est pas admis à naviguer s'il est chargé de telle façon qu'il s'enfonce au-delà du plan passant par la limite inférieure des marques d'enfoncement.

2. Un bâtiment n'est pas admis à naviguer si son mode de chargement ou le nombre de passagers à bord met sa stabilité en danger ou entrave la vue depuis la timonerie.

Article 1.08

(non repris)

Article 1.09. Conduite d'un bâtiment

1. Un bâtiment est admis à naviguer uniquement si la barre est tenue par une personne qualifiée âgée au moins de 16 ans.

2. La disposition relative à la limite d'âge ne s'applique pas :

à un bâtiment à voile d'une longueur inférieure à 7 m;

à une menue embarcation mue par la force musculaire.

3. Par dérogation au premier alinéa, un canot automobile rapide est uniquement admis à naviguer s'il est conduit par une personne qualifiée âgée de 18 ans au moins ou par une personne qualifiée âgée de 16 ans au moins, assistée par une personne âgée de 18 ans au moins, apte à conduire.

4. Si un canot automobile rapide est utilisé pour tirer un ou plusieurs skieurs nautiques, le conducteur doit être accompagné d'un équipier âgé de 15 ans au moins.

5. Le conducteur d'un canot automobile rapide faisant route est obligé d'être assis à la place destinée à cet effet.

6. Un bâtiment est admis à naviguer uniquement si la personne à la barre est en mesure de donner et de recevoir toutes les directives ou informations destinées à la timonerie ou émanant de cette dernière. Plus particulièrement, il doit pouvoir disposer d'une vue directe ou indirecte suffisamment dégagée et pouvoir entendre les signaux sonores; si cela s'avère impossible, la présence d'une personne assurant la veille visuelle ou auditive est requise pour informer le conducteur.

Article 1.10. Documents de bord

1. A bord d'un bâtiment destiné au transport de marchandises ou utilisé à cette fin, doivent se trouver les documents suivants :

- a) le certificat de visite du bâtiment ou le document qui en tient lieu;
- b) le certificat de jaugeage du bâtiment.

2. Ces documents doivent être présentés à toute réquisition de l'autorité compétente.

Article 1.11. Règlement de bord

1. A bord d'un bâtiment doit se trouver un exemplaire mis à jour du présent règlement.

2. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation sans logement pour l'équipage ni à une menue embarcation non pontée.

Article 1.12. Objets débordant sur les côtés des bâtiments --Perte d'objets -- Obstacles

1. Aucun objet ne peut déborder d'un bâtiment, sauf si cela ne représente aucune entrave ou aucun danger pour la navigation et ne peut occasionner aucun dommage à d'autres bâtiments et à des ouvrages d'art.

2. Un bâtiment doit relever entièrement les ancres dont il ne fait pas usage. Une ancre à jas doit être placée à bord.

3. Lorsqu'un bâtiment perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur doit en aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche, en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'objet a été perdu. En outre, il doit, dans la mesure du possible, marquer cet endroit d'un repère.

4. Lorsqu'un bâtiment rencontre un obstacle encombrant la voie navigable, le conducteur doit en aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche, en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'obstacle a été rencontré.

Article 1.13. Protection des signaux de la voie navigable

1. Un bâtiment ne peut se servir d'installations de signalisation pour amarrer ou déhaler. Il ne peut ni endommager ces installations ou les signaux de navigation qu'elles portent, ni les rendre impropres à leur destination.

2. Lorsqu'un bâtiment a déplacé ou endommagé un signal de navigation, le conducteur doit en aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche.

3. Le conducteur a le devoir d'aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche lorsqu'il constate que des signaux de navigation sont hors d'usage ou ont été endommagés.

Article 1.14. Dommages causés aux ouvrages d'art

Lorsqu'un bâtiment a endommagé un ouvrage d'art, le conducteur doit en aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche.

Article 1.15. Interdiction de déverser des objets ou des substances dans la voie navigable

1. Il est interdit de jeter, de verser, de laisser tomber ou s'écouler dans la voie navigable des objets ou des substances qui sont de nature à créer une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie navigable, ou qui pourraient polluer l'eau.

2. Il est interdit de jeter, de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des produits pétroliers, des déchets sous quelque forme que ce soit, ou des mélanges de telles substances.

3. Si des objets ou des substances mentionnés aux points 1 ou 2 ci-dessus se retrouvent dans l'eau par accident, il convient d'en aviser immédiatement le bureau d'un des gestionnaires de la voie navigable ou l'autorité compétente la plus proche. Il convient, en outre, d'indiquer aussi exactement que possible la nature de ces objets ou substances et l'endroit où ces derniers se sont retrouvés dans l'eau.

Article 1.16

(non repris)

Article 1.17. Bâtiments échoués ou coulés Déclaration des accidents

1. Lorsqu'un bâtiment est échoué ou a coulé, le conducteur doit en aviser le plus rapidement possible l'autorité compétente la plus proche. Le conducteur ou, le cas échéant, un autre membre de l'équipage qui en a reçu l'ordre, doit rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que l'autorité compétente n'a pas autorisé son départ.

2. Sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire et sans préjudice de l'obligation de montrer les signaux de jour et les feux visés aux articles 3.27 et 3.41, le conducteur doit faire avertir le plus rapidement possible les bâtiments approchant et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident pour que les conducteurs de ces bâtiments puissent prendre à temps, les dispositions nécessaires.

Article 1.18. Obligation de dégager la passe navigable

1. Lorsqu'un bâtiment est échoué ou a coulé, ou lorsqu'un objet perdu par un bâtiment crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle de la passe navigable, le conducteur doit prendre les mesures nécessaires afin de dégager la passe dans les plus brefs délais.
2. Une obligation similaire incombe au conducteur dont le bâtiment menace de couler ou qui devient incapable de manoeuvrer.

Article 1.19. Ordres particuliers

1. L'autorité compétente peut donner un ordre particulier au conducteur, en vue d'assurer la sécurité ou le bon ordre de la navigation.
2. Le conducteur est tenu de se conformer à cet ordre particulier.

Article 1.20. Coopération avec les fonctionnaires

1. Le conducteur doit se montrer coopératif à l'égard de l'autorité compétente, en particulier lorsqu'il s'agit de faciliter la montée à bord immédiate du fonctionnaire afin de permettre à ce dernier de s'assurer de l'observation des prescriptions du présent règlement.
2. Le conducteur d'un canot automobile rapide est tenu de présenter le certificat visé à l'art. 2.02, quatrième alinéa, à la première réquisition de la part des fonctionnaires chargés de veiller à l'application du présent règlement.

Article 1.21

(non repris)

Article 1.22. Prescriptions de caractère temporaire

Le conducteur doit se conformer aux prescriptions de caractère temporaire qui sont fixées par l'autorité compétente dans des cas particuliers en vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation et qui sont communiquées par la voie d'un avis à la navigation. Ces prescriptions peuvent déroger aux dispositions du présent règlement.

Article 1.23. Organisation de manifestations et autorisation y afférente

1. Il est interdit d'organiser une manifestation sportive, une fête nautique ou toute autre manifestation sans en avoir averti l'autorité compétente suffisamment longtemps au préalable.
2. Si une manifestation, comme celles visées au premier alinéa, est susceptible de porter atteinte à la sécurité de la navigation ou d'interrompre celle-ci, il est interdit de la tenir sans avoir obtenu l'autorisation de l'autorité compétente.

CHAPITRE 2. MARQUES

Article 2.01. Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations

1. Un bâtiment n'est pas admis à naviguer s'il ne porte pas sur sa coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure, les marques suivantes :

a) soit le nom du bâtiment, pouvant également être une devise, soit le nom (ou l'abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle il appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro; ce nom doit être apposé des deux côtés du bâtiment et, dans le cas de bâtiments motorisés, il doit en outre être visible de l'arrière;

b) le port d'attache du bâtiment, apposé soit sur les deux côtés du bâtiment, soit sur son arrière.

2. Les marques visées au premier alinéa doivent être de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair et être apposées en caractères latins et en chiffres arabes, bien lisibles et indélébiles. La hauteur des caractères sera d'au moins 20 cm pour le nom et d'au moins 15 cm pour les autres marques, la largeur des caractères et l'épaisseur des traits devant être bien proportionnées à la hauteur.

3. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation.

Article 2.02. Marques d'identification des menues embarcations

1. Une menue embarcation n'est pas admise à naviguer, si elle ne porte pas les marques suivantes :

a) soit le nom du bâtiment, pouvant également être une devise, soit le nom (ou l'abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle elle appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro; ce nom doit être apposé sur l'extérieur du bâtiment, en couleur claire sur fond sombre ou en couleur sombre sur fond clair, et en caractères latins et chiffres arabes bien lisibles et indélébiles;

b) le nom et le domicile du propriétaire, qui doivent être apposés en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur du bâtiment.

2. Les canots de service d'un bâtiment ne doivent toutefois porter, à l'intérieur ou à l'extérieur, qu'une indication permettant d'identifier le propriétaire.

3. Sans préjudice des dispositions du deuxième alinéa, le point b) du premier alinéa n'est d'application ni à une menue embarcation mue par la force musculaire, ni à un bâtiment à voile d'une longueur inférieure à 7 m.

4. Sans préjudice des dispositions du premier alinéa, un canot automobile rapide doit, en outre, également porter une marque particulière apposée de part et d'autre de la coque et attribuée :

a) soit par le " Rijkdienst voor het wegverkeer " aux Pays-Bas;

b) soit par l'Administration concernée d'une des Régions en Belgique.

Le certificat ou document relatif à la marque d'identification attribuée au propriétaire doit se trouver à bord de tout canot automobile faisant route. Les chiffres et les lettres doivent avoir les dimensions suivantes :

dans le cas visé au point a) : hauteur d'au moins 150 mm, largeur de 100 mm, plein de 20 mm;

dans le cas visé au point b) : hauteur d'au moins 210 mm, largeur de 120 mm, plein de 40 mm.

La marque particulière précitée doit être apposée en caractères bien lisibles et indélébiles, de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

Article 2.02a. Equipement et construction des menues embarcations

1. Une menue embarcation faisant route, non destinée au transport de marchandises ou non utilisée à cette fin, doit avoir à son bord :

- a) une ou plusieurs pagaies ou rames;
- b) pour chaque personne embarquée, à portée de main, soit un anneau, un coussin ou un gilet de sauvetage;
- c) un filin de 30 mètres;
- d) une ou plusieurs amarres de 10 m;
- e) une ancre ou un grappin;
- f) une écope ou une pompe à main;
- g) une corne de brume ou un avertisseur sonore;
- h) un extincteur à poudre agréé, si la menue embarcation est motorisée.

2. Sans préjudice du premier alinéa, un canot automobile rapide est admis à la navigation uniquement s'il satisfait, en outre, aux conditions suivantes :

- a) l'appareil à gouverner doit être en bon état et efficace;
- b) l'aménagement du canot et du moteur doit être tel qu'il évite tout risque d'incendie ou d'explosion et de gêne pour les environs à cause de la fumée, de la vapeur ou de l'odeur qu'il dégage;
- c) les gaz d'échappement doivent être évacués via un dispositif muni d'un silencieux adéquat;
- d) le canot automobile doit être muni d'un dispositif technique coupant immédiatement les moyens de propulsion en cas d'interruption de la conduite.

CHAPITRE 3. SIGNALISATION VISUELLE DES BÂTIMENTS

Article 3.01. Application

1. Durant la nuit, les articles 3.08, 3.09, 3.11, 3.12, 3.13 et 3.18 sont d'application à un bâtiment faisant route et les articles 3.20, 3.27 et 3.28 sont d'application à un bâtiment en stationnement.

2. Durant le jour, les articles 3.29, 3.30 et 3.35 sont d'application à un bâtiment faisant route et les articles 3.41 et 3.42 sont d'application à un bâtiment en stationnement.

3. Les articles 3.28 et 3.42 sont également d'application à un bâtiment, un objet flottant ou une installation flottante qui est échoué.

4. Lorsque des problèmes de visibilité se posent, la signalisation prescrite pour la nuit doit également être portée de jour.

Article 3.01a. Définitions

Dans cet article, il convient d'entendre par :

a) feu de mât : un feu puissant blanc projetant de la lumière sur un arc d'horizon de 225° et ce, de part et d'autre du bâtiment, depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord;

b) feux de côté : un feu clair vert à tribord et un feu clair rouge à bâbord, projetant chacun de la lumière sur un arc d'horizon de 112°30' et ce, chacun de son côté du bâtiment, depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers;

c) feu de poupe : un feu blanc, claire ou ordinaire, projetant de la lumière sur un arc d'horizon de 135° et ce, sur un secteur de 67°30' de chaque bord à partir de l'arrière;

d) feu visible sur tout l'horizon : un feu projetant de la lumière sur un plan horizontal de 360°;

e) hauteur :

soit : la hauteur au-dessus des limites inférieures des marques d'enfoncement indiquant le plan du plus grand tirant d'eau autorisé, tel que ce dernier est fixé pour un bâtiment naviguant sur le Rhin ou sur des voies navigables considérées comme équivalentes d'après les prescriptions relatives au plan du plus grand tirant d'eau autorisé pour des bâtiments de navigation intérieure;

soit : pour un bâtiment non pourvu de marques d'enfoncement : la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé ou, à défaut de celui-ci, au-dessus du plat-bord.

Article 3.02. Feux

Sauf prescriptions contraires, les feux qu'un bâtiment doit porter en vertu du présent règlement doivent montrer une lumière continue et uniforme.

Article 3.03. Panneaux et pavillons

1. Sauf prescriptions contraires, les panneaux et pavillons qu'un bâtiment doit arborer en vertu du présent règlement doivent être rectangulaires.

2. Ils ne peuvent pas être sales et leurs couleurs ne peuvent pas être passées.

3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition sera considérée comme remplie en tout cas si la longueur et la largeur sont chacune d'au moins 0,60 m.

Article 3.04

Cylindres, ballons, cônes et bicônes

1. Les cylindres, ballons, cônes et bicônes qu'un bâtiment doit porter en vertu du présent règlement ne peuvent pas être sales et les couleurs ne peuvent pas être passées. Ils peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.

2. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition sera considérée comme remplie, en tout cas, si les dimensions sont au moins les suivantes :

- a) pour les cylindres : si la hauteur est de 80 cm et le diamètre de 50 cm;
- b) pour les ballons : si le diamètre est de 60 cm;
- c) pour les cônes : si la hauteur est de 60 cm et le diamètre de base de 60 cm, de telle sorte que le diamètre de base n'excède pas la hauteur;
- d) pour les bicônes : si la longueur de l'axe vertical est de 80 cm et la longueur de l'axe horizontal de moins 50 cm, de telle sorte que la longueur de l'axe horizontal n'excède pas celle de l'axe vertical.

Article 3.05. Signaux interdits

1. Un bâtiment ne peut montrer ou porter des signaux autres que ceux mentionnés dans le présent règlement et ne peut faire usage desdits signaux dans des conditions autres que celles prévues par le présent règlement.

2. Pour la communication entre bâtiments ou entre un bâtiment et la terre, il ne peut pas être fait usage de signaux susceptibles de prêter à confusion avec les feux ou signaux mentionnés dans le présent règlement.

Article 3.06. Feux de secours

Lorsque les feux qu'un bâtiment doit porter en vertu du présent règlement ne fonctionnent pas, ils doivent être remplacés par des feux de secours.

Toutefois, lorsque le feu prescrit devait être puissant, le feu de secours peut être clair et, lorsque le feu prescrit devait être clair, le feu de secours peut être ordinaire. Il doit être procédé au rétablissement des feux ayant la puissance prescrite dans le plus bref délai possible.

Article 3.07. Feux, lumières ou projecteurs, ainsi que pavillons, panneaux et autres dispositifs interdits

1. Un bâtiment ne peut faire usage de feux, de lumières, de projecteurs, de pavillons, de panneaux ou d'autres dispositifs susceptibles de prêter à confusion avec les feux ou signaux mentionnés dans le présent règlement ou susceptibles de nuire à la perceptibilité ou à l'identification de ces derniers.

2. Un bâtiment ne peut faire usage de ses feux, ses lumières ou ses projecteurs de telle façon qu'ils produisent un éblouissement constituant un danger ou une gêne pour la navigation.

Article 3.08. Feux devant être portés par des bâtiments motorisés isolés faisant route

1. Un bâtiment motorisé isolé doit porter :

a) un feu de mât à l'avant, dans l'axe longitudinal du bâtiment et à une hauteur d'au moins 5 m. Cette hauteur peut être ramenée à 4 m si la longueur du bâtiment est inférieure à 40 m.

b) des feux de côté placés à la même hauteur sur une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bâtiment et à 1 m au moins plus bas que le feu de mât;

c) un feu de poupe à l'arrière, dans l'axe longitudinal du bâtiment, placé à une hauteur telle qu'il soit bien visible par un autre bâtiment effectuant une manoeuvre de dépassement.

2. Un bâtiment motorisé isolé peut porter, dans l'axe longitudinal du bâtiment, un deuxième feu de mât situé en arrière du feu de mât avant et au moins 3 m plus haut que ce dernier, de sorte que la distance horizontale entre les deux feux soit au moins égale à trois fois la distance verticale qui les sépare.

3. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation.

Article 3.09. Feux devant être portés par des convois remorqués

1. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué doit porter :

a) deux feux de mât à l'avant, dans l'axe longitudinal du bâtiment, placés sur une ligne verticale et séparés par une distance d'environ 1 m, le feu de mât supérieur étant situé à la hauteur prescrite à l'article 3.08, premier alinéa, point a), autant que possible au moins 1 m plus haut que les feux de côté;

b) des feux de côté qui répondent aux prescriptions de l'article 3.08, premier alinéa, point b);

c) un feu jaune, clair ou ordinaire, à l'arrière, dans l'axe longitudinal du bâtiment, visible sur le même arc d'horizon que le feu de poupe prescrit à l'article 3.08, premier alinéa, point c), et qui est placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit bien visible par les unités remorquées suivant le bâtiment.

2. Un bâtiment d'un convoi remorqué, autre que le bâtiment motorisé visé au premier alinéa, doit porter un feu clair blanc, visible sur tout l'horizon, à une hauteur de 5 m au moins.

Cette hauteur peut être ramenée à 4 m, si la longueur du bâtiment est inférieure à 40 m.

Toutefois, si une longueur du convoi remorqué comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ce feu (ces feux) doit (doivent) être porté(s) seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.

3. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter, outre le ou les feux prescrits au deuxième alinéa, un feu de poupe répondant aux prescriptions de l'article 3.08, premier alinéa, point c).

Toutefois, si la dernière longueur d'un convoi remorqué comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ces feux doivent être portés seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.

Si la dernière longueur d'un convoi remorqué est constituée de menues embarcations, il n'est pas tenu compte de ces dernières pour l'application du présent alinéa.

4. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation ne remorquant que des menues embarcations ou à une menue embarcation qui est remorquée.

Article 3.10

(non repris)

Article 3.11. Feux devant être portés par des formations à couple

Une formation à couple doit porter :

a) un feu de mâât sur chaque bâtiment. Toutefois, un bâtiment autre que le bâtiment motorisé peut porter, à la place de ce feu, un feu clair blanc visible sur tout l'horizon, placé à un endroit approprié et pas plus haut que le feu de mâât des bâtiments motorisés.

Ces feux doivent répondre respectivement aux prescriptions de l'article 3.08, premier alinéa, point a) et de l'article 3.09, troisième alinéa;

b) des feux de côté aux côtés extérieurs de la formation, placés autant que possible à la même hauteur et au moins 1 m plus bas que le feu le plus bas visé au point a).

Ces feux doivent par ailleurs répondre aux prescriptions de l'article 3.08, premier alinéa, point b);

c) un feu de poupe sur chaque bâtiment. Ce feu doit répondre aux prescriptions de l'article 3.08, premier alinéa, point c).

Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation qui ne propulse que des menues embarcations y étant accouplées ou qui est accouplée à un autre bâtiment le propulsant.

Article 3.12. Feux devant être portés par des bâtiments à voile

1. Un bâtiment à voile doit porter :

a) des feux de côté. Ils peuvent être des feux ordinaires;

b) un feu de poupe.

Ces feux doivent répondre aux prescriptions de l'article 3.08, premier alinéa, points b) et c).

2. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation.

Article 3.13. Feux devant être portés par des menues embarcations

1. Une menuette embarcation motorisée isolée doit porter :

a) un feu de mât situé dans l'axe longitudinal de l'embarcation et placé au moins 1 m plus haut que les feux de côté;

Il doit toutefois s'agir d'un feu clair, au lieu d'un feu puissant;

b) des feux de côté. Ces feux peuvent être des feux ordinaires. Ils doivent être placés : soit, comme le prescrit l'article 3.08, premier alinéa, point b);

soit, l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, dans l'axe longitudinal du bâtiment, à la proue ou près de la proue;

c) un feu de poupe à l'arrière, à une hauteur telle qu'il soit bien visible par un rattrapant. Ce feu ne doit pas être portée si, à la place du feu de mât visé au point a), l'embarcation porte un feu clair blanc, visible sur tout l'horizon.

1b. Une menuette embarcation motorisée non pontée, naviguant isolément, ayant une longueur de moins de 7 m et dont la vitesse la plus élevée ne dépasse pas les 13 km à l'heure, peut porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au premier alinéa.

2. Une menuette embarcation motorisée ne propulsant que des menus embarcations doit porter les feux prescrits au premier alinéa.

3. Une menuette embarcation qui est remorquée ou menée à couple doit porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon. Le présent alinéa ne s'applique pas aux canots de service d'un bâtiment.

4. Une menuette embarcation à voile doit porter :

soit, des feux de côté et un feu de poupe de sorte que les feux de côté soient placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, dans l'axe longitudinal de l'embarcation, à la proue ou près de la proue et que le feu de poupe se trouve à l'arrière. Les feux de côté peuvent être des feux ordinaires;

soit, des feux de côté et un feu de poupe réunis dans une même lanterne placée au sommet du mât ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible. Il peut s'agir d'un feu ordinaire;

soit, si la longueur de l'embarcation est inférieure à 7 m, un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon et placé à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

5. Une menuette embarcation mue par la force musculaire doit porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon.

Articles 3.14-3.17

(non repris)

Article 3.18. Feux supplémentaires devant être portés par des bâtiments incapables de manoeuvrer

1. Tout bâtiment incapable de manoeuvrer doit, en cas de besoin, montrer comme feu supplémentaire, un feu ordinaire rouge balancé, visible sur tout l'horizon. Une menue embarcation peut toutefois montrer un feu blanc.

2. En cas de besoin, le bâtiment doit en outre émettre les signaux sonores réglementaires.

Article 3.19

(non repris)

Article 3.20. Feux devant être portés par des bâtiments en stationnement

1. Un bâtiment amarré directement ou indirectement à la rive doit porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon et placé du côté de la passe navigable à une hauteur d'au moins 3 m.

2. Une menue embarcation en stationnement, à l'exception du canot de service d'un bâtiment, doit porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon et placé à l'endroit le plus visible.

3. Les feux visés au présent article ne doivent pas être portés par un bâtiment :

a) qui stationne dans une partie de la voie navigable désignée par l'autorité compétente;

b) qui stationne dans une partie de la voie navigable où la navigation est impossible, voire interdite;

c) qui est amarré directement ou indirectement à la rive et est suffisamment visible en raison de l'éclairage installé sur ladite rive;

d) qui stationne à un endroit sûr.

4. Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments visés à l'article 3.27.

Articles 3.21-3.26

(non repris)

Article 3.27. Feux devant être portés par des engins flottants au travail et par des bâtiments échoués ou coulés

1. Un engin flottant au travail et un bâtiment effectuant des travaux, des sondages ou des mesurages dans la passe navigable doivent porter :

a) du côté où le passage est libre : deux feux verts, clairs ou ordinaires, visibles sur tout l'horizon et placés sur une ligne verticale à environ 1 m l'un de l'autre;

b) du côté où le passage n'est pas libre : un feu rouge visible sur tout l'horizon, à la même hauteur que le feu vert supérieur prescrit au point a) ci-dessus et de la même puissance que ce dernier;

ou, au cas où ces bâtiments voudraient aussi être protégés contre les remous :

c) du côté où le passage est libre : un feu rouge, clair ou ordinaire, et un feu blanc, clair ou ordinaire, visibles sur tout l'horizon et placés sur une ligne verticale à environ 1 m de l'autre, le feu rouge au-dessus et le feu blanc en-dessous;

d) du côté où le passage n'est pas libre : un feu rouge visible sur tout l'horizon, à la même hauteur que le feu rouge prescrit au point c) ci-dessus et de la même puissance que ce dernier.

Ces feux doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Un bâtiment échoué ou eoulé doit porter les feux prescrits au premier alinéa, points c) et d). Si la situation d'un bâtiment coulé est telle que les feux ne peuvent être placés sur le bâtiment même, ils doivent être placés sur des canots ou de quelque autre façon appropriée.

3. L'autorité compétente peut dispenser de l'obligation de porter les feux prescrits au premier alinéa.

Article 3.28. Feux supplémentaires devant être portés par des bâtiments dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation

1. Un bâtiment dont l'ancre est mouillée de telle manière qu'elle peut présenter un danger pour la navigation doit porter, comme feu supplémentaire : un deuxième feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon et placé à la perpendiculaire, à environ 1 m en dessous du feu visé à l'article 3.20.

2. Un bâtiment doit signaler l'ancre visée au premier alinéa par une bouée munie d'un feu ordinaire blanc visible sur tout l'horizon.

Article 3.29. Signalisation de jour des convois remorqués

1. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué doit porter : un cylindre jaune bordé, en haut comme en bas, de deux bandes, une noire et une blanche les bandes blanches se trouvant aux extrémités du cylindre et placé verticalement à l'avant et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

2. Si un convoi remorqué comporte plusieurs bâtiments motorisés, qui ne naviguent pas en ligne, chacun de ces bâtiments doit porter le cylindre prescrit au premier alinéa.

3. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter : un ballon jaune qui doit être placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Toutefois, si la dernière longueur d'un convoi remorqué comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, seuls les deux bâtiments extérieurs de la rangée doivent porter le ballon. Si la dernière longueur d'un convoi remorqué est constituée de menues embarcations, il n'est pas tenu compte de ces dernières pour l'application du présent alinéa.

4. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation ne remorquant que des menues embarcations ou à une menue embarcation qui est remorquée.

Article 3.30. Signalisation de jour de bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur

Un bâtiment naviguant à la voile et faisant en même temps usage d'un moteur doit porter : un cône noir dont la pointe est dirigée vers le bas, placé le plus haut possible et à l'endroit le plus visible.

Articles 3.31-3.34

(non repris)

Article 3.35. Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manoeuvrer

1. Tout bâtiment incapable de manoeuvrer doit, en cas de besoin, montrer comme signalisation supplémentaire, un pavillon rouge balancé. Le pavillon peut être remplacé par un panneau de la même couleur.

2. En cas de besoin, le bâtiment doit en outre émettre les signaux sonores réglementaires.

Articles 3.36-3.40

(non repris)

Article 3.41. Signalisation de jour des engins flottants au travail ainsi que des bâtiments échoués ou coulés

1. Un engin flottant au travail et un bâtiment effectuant des travaux, des sondages ou des mesurages dans la passe navigable doivent porter :

a) du côté où le passage est libre : deux bicônes verts placés sur une ligne verticale à environ 1 m l'un de l'autre;

b) du côté où le passage n'est pas libre : un ballon rouge à la même hauteur que le bicône vert supérieur prescrit au point a) ci-dessus,

ou, au cas où ces bâtiments voudraient aussi être protégés contre les remous :

c) du côté où le passage est libre : un panneau dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche ou deux panneaux placés sur une ligne verticale et dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc;

d) du côté où le passage n'est pas libre : un panneau rouge à la même hauteur que le panneau rouge et blanc ou que le panneau rouge prescrit au point c) ci-dessus.

Cette signalisation doit être placée à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés. Les panneaux peuvent être remplacés par des pavillons de la même couleur.

2. Un bâtiment échoué ou coulé doit porter la signalisation prescrite au premier alinéa, points c) et d). Si la situation d'un bâtiment coulé est telle que la signalisation ne peut être placée sur le bâtiment même, elle doit être placée sur des canots ou de quelque autre façon appropriée.

3. L'autorité compétente peut dispenser de l'obligation de porter la signalisation prescrite au premier alinéa.

Article 3.42. Signalisation de jour supplémentaire des ancres des bâtiments qui peuvent présenter un danger pour la navigation

Un bâtiment dont une ou plusieurs ancres sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation doit signaler cette ancre ou chacune de ces ancres par une bouée jaune.

Article 3.43 et 3.44

(non repris)

Article 3.45. Signalisation supplémentaire des bâtiments des autorités de contrôle

Un bâtiment des autorités de contrôle peut porter, comme signalisation supplémentaire, un feu ordinaire scintillant, de couleur bleue et visible sur tout l'horizon.

Il en va de même pour un bateau assurant le service d'incendie, qui porte secours ou est en route pour le faire.

Article 3.46. Signaux de détresse

1. Un bâtiment en détresse qui veut demander du secours doit montrer ou émettre les signaux suivants, soit chacun d'entre eux séparément, soit une combinaison de ceux-ci :

un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement;

un feu agité circulairement;

des fusées, bombes, fusées à parachute, signaux fumigènes ou flammes;

un pavillon avec au-dessus ou en dessous un ballon ou un dispositif similaire;

des volées de cloche ou des sons prolongés répétés.

2. Un bâtiment qui veut demander de l'assistance médicale, peut émettre : quatre sons brefs, suivis d'un son prolongé.

Articles 3.47-3.54

(non repris)

CHAPITRE 4. SIGNALISATION SONORE DES BÂTIMENTS

Article 4.01. Généralités

1. Les signaux sonores à utiliser sont les suivants :

son très bref : signal sonore d'une durée d'environ un quart de seconde;

son bref : signal sonore d'une durée d'environ 1 seconde;

son prolongé : signal sonore d'une durée d'environ 4 secondes;

coup de cloche : signal sonore émis à l'aide de la cloche du bâtiment.

L'intervalle entre deux sons successifs doit être d'environ 1 seconde. Une série de sons très brefs est constitué d'au moins 6 sons d'une durée d'environ un quart de seconde chacun, l'intervalle entre les sons successifs étant d'environ un quart de seconde.

2. Des signaux sonores, autres que des volées de cloche, doivent être émis :

a) à bord d'un bâtiment motorisé, à l'exception d'une petite embarcation, au moyen d'avertisseurs sonores en bon état de fonctionnement et actionnés mécaniquement, placés suffisamment haut, dégagés vers l'avant et autant que possible vers l'arrière;

b) à bord d'un bâtiment autre qu'un bâtiment motorisé et d'une menue embarcation motorisée, soit au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement, soit au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée.

3. Un bâtiment motorisé doit montrer un signal lumineux clair, jaune et visible sur tout l'horizon, en même temps qu'il émet un signal sonore. Le présent alinéa n'est pas d'application à une menue embarcation et ne vaut pas pour les coups ou les volées de cloche.

4. Dans le cas d'une formation, les signaux sonores peuvent seulement être émis par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur de la formation.

5. Une volée de cloche émise par un bâtiment doit avoir une durée d'environ quatre secondes.

6. Une volée de cloche peut être remplacée par une série de coups d'un métal sur un autre métal.

Article 4.02. Usage des signaux sonores

1. Un bâtiment, à l'exception d'une menue embarcation, doit, en cas de besoin, signaler ses manoeuvres par les signaux sonores suivants :

un son prolongé : Attention.

un son bref : Je viens sur tribord.

deux sons brefs : Je viens sur bâbord.

trois sons brefs : Je bats en arrière.

quatre sons brefs : Je ne suis pas maître de ma manoeuvre.

une série de sons très brefs : Il y a risque d'abordage.

2. En cas de besoin, une menue embarcation doit émettre les signaux " Attention " et " Je ne suis pas maître de ma manoeuvre " et peut émettre un des autres signaux sonores généraux.

Article 4.03. Signaux sonores interdits

Un bâtiment ne peut faire usage soit de ses avertisseurs sonores, soit de la trompe ou de la corne, que pour émettre les signaux sonores mentionnés au présent règlement et ne peut pas émettre ces signaux dans des conditions autres que celles prévues au présent règlement.

CHAPITRE 5. SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01. Définition des signaux de navigation

1. L'annexe II définit quels sont les signaux de navigation pouvant être placés sur une voie navigable. Ces signaux comportent soit une interdiction ou une obligation, soit une recommandation ou une indication. L'annexe II définit également la signification de ces signaux.

L'annexe III définit quels sont les signaux de navigation servant au balisage de la passe navigable ou d'obstacles présents dans cette dernière, qui peuvent y être placés.

2. Un bâtiment est obligé de respecter un signal d'interdiction ou d'obligation et de tenir compte d'un signal de recommandation ou d'indication, ainsi que d'un signal servant au marquage de la passe navigable ou d'obstacles présents dans cette dernière.

Article 5.02. Mise en place ou enlèvement de signaux de navigation

1. Un signal de navigation, comme visé à l'article 5.01, peut être mis en place par l'autorité compétente ou sur ordre de celle-ci, dans l'intérêt de la sécurité ou du bon ordre de la navigation, ainsi que dans l'intérêt d'autres usagers de la voie navigable.

2. Il est interdit à tout autre que l'autorité compétente ou les personnes désignées par celle-ci de mettre en place ou d'enlever un signal de navigation ou de placer un objet, de quelque nature qu'il soit et susceptible de prêter à confusion pour la navigation, au-dessus, dans ou le long de la voie navigable.

CHAPITRE 6. RÈGLES DE ROUTE

Article 6.01. Définitions

1. Au sens du présent chapitre, il faut entendre par :

a) se rencontrer droit devant : le fait que deux bâtiments suivent des routes directement ou quasi opposées de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage;

b) dépasser : le fait qu'un bâtiment rejoint un autre bâtiment en venant d'une direction de plus de 22°30' sur l'arrière du travers de ce dernier.

2. Lorsqu'un bâtiment ne peut déterminer avec certitude si une situation telle que celles visées au premier alinéa, points a) et b) existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manoeuvrer en conséquence.

Article 6.02. Menues embarcations Généralités

1. Au sens du présent chapitre, il faut également considérer comme menue embarcation un convoi remorqué ou une formation à couple composés exclusivement de menues embarcations.

2. Si une règle de route du présent chapitre n'est pas d'application à une menue embarcation vis-à-vis d'un autre bâtiment, la menue embarcation est tenue de laisser à l'autre bâtiment l'espace nécessaire pour poursuivre sa route et pour manoeuvrer; elle ne peut exiger que l'autre bâtiment s'écarte en sa faveur.

Article 6.03. Principes généraux

1. Des bâtiments peuvent uniquement se croiser ou dépasser lorsque la passe navigable présente une largeur suffisante pour le passage simultané, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments.

2. Dans le cas d'une formation, les signaux prescrits à l'article 6.05 peuvent uniquement être montrés par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur de la formation.

3. En cas de croisement ou de dépassement, le bâtiment qui suit une route excluant tout danger d'abordage ne peut modifier ni sa route, ni sa vitesse de manière telle qu'un danger d'abordage puisse surgir.

4. Lorsqu'un bâtiment est tenu de s'écarter de la route d'un autre bâtiment, ce dernier doit maintenir sa route et sa vitesse.

Quand, pour une cause quelconque, le bâtiment qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse, se trouve tellement près du bâtiment qui doit s'écarter que l'abordage ne peut être évité par la seule manoeuvre de ce dernier, il doit de son côté, faire la manoeuvre la plus appropriée afin d'éviter l'abordage.

Article 6.03a. Routes qui se croisent

1. Si les routes de deux bâtiments se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, le bâtiment qui voit l'autre bâtiment sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

La présente disposition n'est pas d'application à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment.

2. Si les routes d'une menue embarcation motorisée, d'une menue embarcation à voile ou d'une menue embarcation mue par la force musculaire se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, il faut que, par dérogation au premier alinéa :

l'embarcation motorisée s'écarte de la route de l'autre embarcation, et

l'embarcation mue par la force musculaire s'écarte de la route de l'embarcation à voile.

L'embarcation qui suit le côté de la passe navigable à tribord doit toutefois poursuivre sa route.

3. Si les routes de deux bâtiments à voile se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, il faut que, par dérogation au premier alinéa :

quand les deux embarcations reçoivent le vent d'un bord différent, celle qui reçoit le vent de bâbord s'écarte de la route de l'autre;

quand les deux embarcations reçoivent le vent du même bord, celle qui est au vent s'écarte de la route de celle qui est sous le vent;

quand une embarcation qui reçoit le vent de bâbord voit une autre embarcation au vent et ne peut déterminer avec certitude si cette autre embarcation reçoit le vent de bâbord ou de tribord, la première s'écarte de la route de l'autre.

L'embarcation qui suit le côté de la passe navigable à tribord doit toutefois poursuivre sa route.

4. Le présent article n'est pas d'application dans le cas de routes qui se croisent à la suite de manoeuvres effectuées pour virer, pour quitter le poste de mouillage ou d'amarrage ou pour traverser la passe navigable principale.

Article 6.04. Rencontre droit devant Règles principales

1. Lorsque deux bâtiments se rencontrent droit devant, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.

La présente disposition n'est pas d'application à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment.

2. Lorsqu'une menue embarcation motorisée, une menue embarcation à voile ou une menue embarcation mue par la force musculaire se rencontrent droit devant, de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, les dispositions de l'article 6.03a, deuxième alinéa, sont d'application.

3. Lorsque deux bâtiments à voile se rencontrent droit devant, les dispositions de l'article 6.03a, troisième alinéa, sont d'application.

Article 6.05. Rencontre droit devant

1. Lorsqu'un bâtiment montant rencontre droit devant un bâtiment avalant, le montant doit, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments, réserver une route appropriée à l'avalant.

2. Le montant qui laisse la route de l'avalant à bâbord ne montre aucun signal visuel.

3. Le montant qui laisse la route de l'avalant à tribord doit, à temps, montrer à tribord : un panneau bleu, clair visible de l'avant et de l'arrière, et un feu clair blanc, scintillant, visible sur tout l'horizon, et ce, jusqu'à ce que le passage soit effectué.

Le montant ne peut plus montrer ces signaux lorsque le passage a eu lieu, sauf pour indiquer à un autre bâtiment avalant en vue qu'il lui laisse la route à tribord.

4. Dès qu'il est à craindre que les intentions du montant n'aient pas été comprises par l'avalant, le montant doit émettre :

un son bref, lorsque le passage doit s'effectuer sur bâbord;

deux sons brefs, lorsque le passage doit s'effectuer sur tribord.

5. L'avalant doit passer du côté laissé libre par le montant. A cette fin, il doit répéter les signaux visuels et le signal sonore montrés ou émis par le montant à son intention.

6. Le présent article n'est d'application ni à une petite embarcation en vue d'un autre bâtiment, ni à des menues embarcations entre elles.

Articles 6.06-6.08

(non repris)

Article 6.09. Dépassement Généralités

1. Un bâtiment ne peut en dépasser un autre qu'après s'être assuré que cette manoeuvre peut avoir lieu sans danger.

2. Le bâtiment rattrapé doit faciliter le dépassement autant qu'il est nécessaire et possible. Il doit diminuer sa vitesse lorsque cela s'avère nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et que la durée de la manoeuvre soit suffisamment courte pour ne pas gêner le mouvement des autres bâtiments.

La présente disposition ne s'applique pas à un bâtiment, autre qu'une menue embarcation, qui est rattrapé par une menue embarcation.

Article 6.10. Dépassement

1. Le rattrapant doit passer à bâbord du rattrapé. Si l'espace disponible le permet, le rattrapant peut toutefois dépasser à tribord du rattrapé.

2. En cas de dépassement entre deux bâtiments à voile, le rattrapant doit, si possible, passer du côté d'où le rattrapé reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation à voile est rattrapée par un autre bâtiment.

En cas de dépassement d'un bâtiment par un bâtiment à voile, le rattrapé doit faciliter le passage du côté d'où le rattrapant reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation rattrape un autre bâtiment.

3. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive changer de route, le rattrapant ne doit pas donner de signal sonore, mais peut le faire.

4. Si, toutefois, le dépassement ne peut avoir lieu sans que le rattrapé ne s'écarte de sa route ou lorsqu'il est à craindre que le rattrapé n'ait pas perçu l'intention du rattrapant de dépasser et qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, le rattrapant doit émettre :

a) deux sons prolongés suivis de deux sons brefs, s'il veut dépasser à bâbord du rattrapé;

b) deux sons prolongés suivis d'un son bref, s'il veut dépasser à tribord du rattrapé.

5. Le rattrapé qui peut donner suite à cette demande du rattrapant doit laisser l'espace voulu du côté demandé, en s'écartant au besoin vers le côté opposé.

A cette fin, il peut émettre :

- un son bref, s'il s'écarte vers tribord;
- deux sons brefs, s'il s'écarte vers bâbord.

6. Lorsque le dépassement n'est pas possible du côté demandé par le rattrapant, mais peut se faire du côté opposé, le rattrapé doit émettre :

- a) un son bref, lorsque le dépassement est possible par son bâbord;
- b) deux sons brefs, lorsque le dépassement est possible par son tribord.

Le rattrapant qui veut encore dépasser dans ces conditions doit émettre :

- deux sons brefs, dans le cas repris sous a);
- un son bref, dans le cas repris sous b).

Le rattrapé doit alors laisser l'espace voulu du côté où le dépassement doit avoir lieu, en s'écartant au besoin du côté opposé.

7. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre cinq sons brefs.

8. Les alinéas 3 à 7 y compris ne sont d'application ni à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment, ni à des menues embarcations entre elles.

Articles 6.11-6.12

(non repris)

Article 6.13. Virage

1. Un bâtiment ne peut virer qu'après s'être assuré que, compte tenu des dispositions des deuxième et troisième alinéas ci-après, cette manoeuvre peut s'effectuer sans danger et sans que les autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement et fortement leur route ou leur vitesse.

2. Si la manoeuvre envisagée oblige un autre bâtiment à s'écarter de sa route ou à modifier sa vitesse, le bâtiment qui veut virer doit annoncer sa manoeuvre, à temps, en émettant :

- un son prolongé suivi d'un son bref, s'il veut virer sur tribord;
- un son prolongé suivi de deux sons brefs, s'il veut virer sur bâbord.

3. L'autre bâtiment doit alors, autant qu'il est nécessaire et possible, modifier sa vitesse et sa route pour que le virage puisse s'effectuer sans danger.

4. Les alinéas précédents ne sont pas d'application à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment. Seuls les premier et troisième alinéas sont d'application à des menues embarcations entre elles.

Article 6.14. Conduite au départ

L'article 6.13 s'applique également à un bâtiment qui quitte son poste de mouillage ou d'amarrage sans virer. Toutefois, au lieu d'émettre les signaux prescrits au deuxième alinéa de l'article précité, ce bâtiment doit émettre :

- un son bref, lorsqu'il vient sur tribord;
- deux sons brefs, lorsqu'il vient sur bâbord.

Article 6.15. Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué

Il est interdit de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.

Article 6.16. Ports et voies affluentes : entrée et sortie, sortie suivie d'une traversée de la voie principale

1. Les bâtiments ne peuvent entrer dans un port ou une voie affluente, ou en sortir, ni entrer dans la voie principale, ou la traverser après la sortie, qu'après s'être assurés que ces manoeuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

Un bâtiment faisant route dans le sens du courant, qui est obligé de virer cap à l'amont pour entrer dans un port ou dans une voie affluente, doit donner la priorité à un bâtiment faisant route contre le courant qui veut également entrer dans ce port ou cette voie affluente.

2. Si une des manoeuvres visées au premier alinéa oblige ou peut obliger un autre bâtiment à modifier sa route ou sa vitesse, le bâtiment concerné doit annoncer sa manoeuvre à temps en émettant :

trois sons prolongés suivis d'un son bref, lorsque, pour entrer ou après la sortie, il doit se diriger sur tribord;

trois sons prolongés suivis de deux sons brefs, lorsque, pour entrer ou après la sortie, il doit se diriger sur bâbord;

trois sons prolongés, lorsqu'après la sortie il va traverser la voie navigable.

Avant la fin de la manoeuvre de traversée, le bâtiment doit émettre, au besoin :

un son prolongé suivi d'un son bref, s'il veut venir sur tribord;

un son prolongé suivi de deux sons brefs, s'il veut venir sur bâbord.

3. Si nécessaire, l'autre bâtiment doit alors modifier sa route ou sa vitesse.

4. Les alinéas précédents ne sont pas d'application à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment. Seuls les premier et troisième alinéas sont d'application à des menues embarcations entre elles.

Article 6.17. Navigation à la même hauteur; interdiction de naviguer côte à côte

1. Un bâtiment peut uniquement naviguer à la même hauteur qu'un autre bâtiment si l'espace disponible le permet sans gêne ou danger pour la navigation.

2. Un bâtiment ne peut accoster un autre bâtiment faisant route, s'y accrocher ou se laisser aller dans son sillage sans l'autorisation expresse de son conducteur.

Article 6.18. Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes

1. Un bâtiment ne peut laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes.

2. Cette interdiction ne s'applique pas à un bâtiment qui se déplace sur une aire de stationnement ou qui effectue une manoeuvre.

Article 6.19. Navigation à la dérive

Un bâtiment ne peut pas se laisser emporter par le courant sans faire usage d'un moyen de propulsion.

Article 6.20. Remous

Un bâtiment doit régler sa vitesse de façon à éviter de créer des remous susceptibles de causer des dommages à des bâtiments en stationnement ou faisant route, ou à des ouvrages. Il doit, à temps, diminuer sa vitesse sans toutefois tomber en dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité :

- a) devant l'entrée d'un port;
- b) à proximité d'un bâtiment amarré à la rive ou à un débarcadère ou près d'un bâtiment en cours de chargement ou de déchargement.
- c) près d'un bâtiment qui stationne à une aire de stationnement habituelle;
- d) lors de son passage près d'un des bâtiments visés aux articles 3.27 et 3.41, du côté où ces bâtiments montrent les signaux prescrits au premier alinéa, point c), de chacun de ces articles. Par ailleurs, il doit s'écarter autant que possible de ces bâtiments.

Article 6.21. Manoeuvrabilité des formations

Un bâtiment motorisé assurant la propulsion d'une formation doit avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne manoeuvrabilité de la formation.

Articles 6.22-6.29

(non repris)

Article 6.30. Règles générales de navigation par mauvaise visibilité

1. Un bâtiment faisant route doit naviguer à une vitesse adaptée à la diminution de la visibilité, à la présence et aux mouvements d'autres bâtiments, et aux circonstances locales.

Il doit avoir une vigie à l'avant qui doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur, soit en relation avec ce dernier par une liaison phonique.

Dans le cas d'une formation, une vigie n'est requise que sur la première unité. Une menue embarcation ne doit pas avoir de vigie.

2. Un bâtiment doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche dès que, compte tenu de la diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments, ou des circonstances locales, le voyage ne peut être poursuivi sans danger.

3. Afin de décider si le voyage peut être poursuivi sans danger ou non et afin de déterminer sa vitesse de marche, un bâtiment utilisant une installation de radar peut tenir compte des indications fournies par celui-ci. Il doit toutefois tenir compte de la diminution de la visibilité éprouvée par les conducteurs des autres bâtiments.

4. Le troisième alinéa n'est pas d'application à un convoi remorqué naviguant dans le sens du courant.

5. En s'arrêtant, les bâtiments doivent dégager la passe navigable autant que possible.

6. Un bâtiment qui poursuit sa route doit suivre le plus près possible le côté de la passe navigable à tribord. L'article 6.05 n'est pas d'application à la navigation par mauvaise visibilité.

7. Un bâtiment qui poursuit sa route et qui est équipé d'un mariphone convenant pour l'utilisation des canaux réservés aux communications entre bâtiments, doit être à l'écoute sur le canal approprié et doit donner aux autres bâtiments les renseignements nécessaires en vue d'assurer la sécurité de la navigation.

Article 6.31. Signal sonore émis par un bâtiment en stationnement ou échoué

1. Un bâtiment qui stationne dans la passe navigable ou à proximité de celle-ci, à un endroit dangereux et qui se trouve en position parallèle au côté de la passe navigable, doit répondre au signal sonore d'un bâtiment qui s'approche, en émettant une simple volée de coups de cloche.

Le bâtiment peut émettre ce signal sans avoir perçu le signal sonore émis par un bâtiment qui s'approche.

2. Un bâtiment qui stationne dans la passe navigable ou à proximité de celle-ci, à un endroit qui ne se trouve pas en position parallèle au côté de la passe navigable, doit émettre une simple volée de coups de cloche.

Le bâtiment doit répéter ce signal à intervalles d'une minute au plus.

3. L'obligation prescrite aux premier et deuxième alinéas ne vaut pas pour un bâtiment qui stationne dans un port ou à un endroit spécialement affecté au stationnement par l'autorité compétente.

Article 6.32

(non repris)

Article 6.33. Bâtiments poursuivant leur route par mauvaise visibilité

1. Un bâtiment ne naviguant pas au radar doit émettre comme signal de brume un son prolongé.

Dans le cas d'une formation, ce signal peut uniquement être émis par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur de la formation.

Ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.

2. Une menuë embarcation ne naviguant pas au radar n'est pas obligée d'émettre le signal de brume visé au premier alinéa, mais peut émettre ce signal. Le signal peut être répété.

3. Un bâtiment ne naviguant pas au radar qui entend qu'il s'approche d'un autre bâtiment sur l'avant du travers doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap et doit manoeuvrer avec une extrême précaution, voire s'arrêter au besoin.

Article 6.33a. Vitesse

1. Un bâtiment ne peut naviguer à une vitesse supérieure à 16 km/h par rapport à la rive.

2. Par dérogation au premier alinéa, un bâtiment ne peut naviguer à une vitesse supérieure à 9 km/h par rapport à la rive, sur la moitié droite de la voie navigable, dans une section comprise entre les cumulées 6.790 et 8.860.

3. Par dérogation au premier alinéa, un bâtiment peut naviguer à une vitesse supérieure à 16 km/h par rapport à la rive sur les sections suivantes de la voie navigable :

a) Près d'Eisden Lanaye :

entre les cumulées 4.970 et 5.970;

entre les cumulées 5.970 et 6.790, exclusivement sur la moitié droite de la voie navigable;

b) Près de Maaseik :

entre les cumulées 59.500 et 61.500.

4. L'autorité compétente peut modifier les sections visées aux deuxième et troisième alinéas. Une telle modification n'entre en vigueur qu'après avoir été communiquée par la voie d'un avis à la batellerie.

Article 6.33b. Navigation des canots automobiles rapides Ski nautique

1. Un canot automobile rapide doit naviguer de telle façon et un skieur nautique doit se comporter de telle manière qu'ils ne constituent aucune gêne, ni danger pour les autres usagers de la voie navigable ou de ses dépendances.

2. Il est interdit de causer des nuisances sonores inutiles avec le moteur d'un canot automobile rapide ou de faire fonctionner ce moteur pendant un laps de temps inutilement long ou sans but véritable.

3. Dans des sections de la voie navigable visées à l'article 6.33a, troisième alinéa, il est interdit de naviguer à une vitesse supérieure à 16 km/h :

- a) avant 10 heures du matin;
- b) après le coucher du soleil;
- c) à une distance de moins de 20 m de la rive;
- d) à une distance de moins de 50 m d'un ponton;
- e) à proximité de l'endroit où se tient un événement sportif, une fête nautique ou un événement similaire;
- f) par une visibilité inférieure à 150 m.

4. Le ski nautique est uniquement autorisé sur les sections mentionnées à l'article 6.33a, troisième alinéa.

Article 6.33c. Planche à voile, baignade et plongée

Il est interdit de pratiquer la planche à voile, de se baigner ou de faire de la plongée dans les sections visées à l'article 6.33a, troisième alinéa.

Article 6.33d. Zone de silence pour pêcheurs

Un bâtiment motorisé ne peut naviguer sur la moitié gauche de la voie navigable dans la section comprise entre les cumulées 5.970 et 8.860, ni à une distance de moins de 20 m de la rive gauche dans la section comprise entre les cumulées 57.000 et 59.500.

Article 6.33e. Activités interdites

Il est interdit de se laisser propulser dans les airs au-dessus de la voie navigable.

CHAPITRE 7. RÈGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01. Principes généraux relatifs au stationnement

1. Un bâtiment doit stationner de manière à ne pas entraver la navigation.

2. Un bâtiment, une formation et un objet flottant en stationnement doivent être ancrés ou amarrés de façon telle que lors d'un changement de leur position, ils ne puissent constituer ni une gêne, ni un danger pour les autres bâtiments; à cet effet, il convient de tenir compte du vent, du courant et des variations du niveau de l'eau, ainsi que des remous et de l'effet de succion causés par les autres bâtiments.

Article 7.02. Stationnement (ancrage et amarrage)

1. Un bâtiment ne peut pas stationner, sauf dans les cas suivants :
 - a) dans une section ou à un endroit de la voie navigable désignés à cet effet par l'autorité compétente;
 - b) dans une aire de stationnement indiquée par un des signaux E.5 à E.7 y compris (annexe II);
 - c) dans le cas visé à l'article 6.30, deuxième alinéa.
2. Une bouée d'amarrage peut uniquement être placée dans une section ou à un endroit de la voie navigable, désignés à cet effet par l'autorité compétente.
3. L'autorité compétente peut dispenser des dispositions du présent article.

Articles 7.03-7.07

(non repris)

Article 7.08. Garde

Pour autant qu'il n'ait pas de conducteur, un bâtiment en stationnement doit être placé sous la garde d'une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, sauf si l'autorité compétente a dispensé un bâtiment de cette obligation ou si elle autorise qu'un bâtiment stationne sans garde.

BIJLAGE I

ANNEXE I

De bevoegde autoriteit, bedoeld in dit reglement, is :

L'autorité compétente, visée au présent règlement, est :

In artikel :	Voor België :	Voor Nederland :
à l'article :	Pour la Belgique :	Pour les Pays-Bas :
1.06 tweede en derde lid	de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen
1.06 deuxième et troisième alinéas	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg ;	l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné ;
1.10 tweede lid	de betrokken wachter of de betrokken politieambtenaar van de Rijkswacht	de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd, de betrokken gezagvoerder van een patrouillevaartuig of de betrokken ambtenaar van Rijks- of gemeentepolitie ;
1.10 deuxième alinéa	le garde des voies navigables concerné ou l'officier de gendarmerie concerné	le garde de canal concerné, le chef de district concerné, le commandant d'un patrouilleur concerné ou l'officier de la police nationale ou communale concerné

In artikel :	Voor België :	Voor Nederland :
à l'article :	Pour la Belgique :	Pour les Pays-Bas :
1.12 derde en vierde lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur of andere ambtenaar belast met de handhaving van het reglement	de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd, de betrokken gezagvoerder van een patrouillevaartuig of de betrokken ambtenaar van Rijks- of gemeentepolitie ;
1.12 deuxième et troisième alinéas	le garde concerné, le conducteur concerné ou tout autre fonctionnaire chargé de veiller à l'application du règlement	le garde de canal concerné, le chef de district concerné, le commandant d'un patrouilleur concerné ou l'officier de la police nationale ou communale concerné
1.13 tweede en derde lid	idem	idem
1.13 deuxième et troisième alinéas	idem	idem
1.14	idem	idem
1.15 derde lid	idem	idem
1.15 troisième alinéa	idem	idem
1.17 eerste lid	idem	idem
1.17 premier alinéa	idem	idem
1.19 eerste lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur, de betrokken hoofdingenieur of de andere betrokken agent van de waterweg	idem
1.19 premier alinéa	le garde concerné, le conducteur concerné, l'ingénieur en chef concerné ou tout autre agent des voies navigables concerné	idem

In artikel :	Voor België :	Voor Nederland :
à l'article :	Pour la Belgique :	Pour les Pays-Bas :
1.20 eerste lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur, de betrokken hoofdingenieur of de andere betrokken agent van de waterweg	de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd, de betrokken gezagvoerder van een patrouillevaartuig of de betrokken ambtenaar van Rijks- of gemeentepolitie ;
1.20 premier alinéa	le garde concerné, le conducteur concerné, l'ingénieur en chef concerné ou tout autre agent des voies navigables concerné	le garde de canal concerné, le chef de district concerné, le commandant d'un patrouilleur concerné ou l'officier de la police nationale ou communale concerné
1.22	de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen
1.22	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg	l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné
1.23 eerste lid en tweede lid	de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg
1.23 premier et deuxième alinéas	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné	l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg
3.20 derde lid	idem	idem
3.20 troisième alinéa	idem	idem

In artikel :	Voor België :	Voor Nederland :
à l'article :	Pour la Belgique :	Pour les Pays-Bas :
3.27 derde lid	de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg
3.27 troisième alinéa	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné	l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg
3.41 derde lid	idem	idem
3.41 troisième alinéa	idem	idem
5.02 eerste lid	de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen
5.02 premier alinéa	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg	l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné
6.31 derde lid	idem	idem
6.31 troisième alinéa	idem	idem
6.33a vierde lid	idem	idem
6.33a quatrième alinéa	idem	idem

In artikel :	Voor België :	Voor Nederland :
à l'article :	Pour la Belgique :	Pour les Pays-Bas :
7.02 eerste lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur of de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen	de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd of de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg
7.02 premier alinéa	le garde concerné, le conducteur concerné ou l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné	le garde de canal concerné, le chef de district concerné ou l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg
7.02 tweede en derde lid	idem	idem
7.02 deuxième et troisième alinéas	idem	idem
7.08	idem	idem

BIJLAGE II

ANNEXE II

VERKEERSTEKENS

SIGNAUX DE NAVIGATION

A. VERBODSTEKENS

A. SIGNAUX D'INTERDICTION

Opmerking :

Remarque :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

A.1

In-, uit- of doorvaren verboden (algemeen teken)

A.1

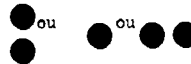
Entrée, sortie ou passage interdit (signal général)

of



ou

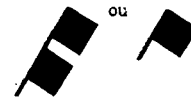
lichten



feux

of

vlaggen



ou

pavillons

(*) Het gebruik van twee boven elkaar geplaatste lichten of vlaggen duidt een verbod van langere duur aan.

(*) L'emploi de deux feux ou pavillons superposés indique une interdiction de longue durée.

A.1a

Buiten gebruik gestelde gedeelten van de vaarweg ; vaarverbod, niet geldend voor een klein schip dat geen motorschip is.



A.1.a

Parties désaffectées de la voie navigable ; interdiction de naviguer ne s'appliquant pas à une menue embarcation non motorisée.

A.2

Voorbijlopen verboden



A.2

Interdiction de dépasser

A.3 - (niet overgenomen)

A.3 - (non repris)

A.4

Onmoeten en voorbijlopen verboden.



A.4

Interdiction de croiser et de dépasser.

A.5

Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



A.5

Interdiction de stationner (ancrage et amarrage) du côté de la voie navigable où le signal est placé.

A.5.1

Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren) binnen de in meters aangegeven breedte te rekenen vanaf het bord.



A.5.1.

Interdiction de stationner (ancrage et amarrage) sur la largeur indiquée en mètres (comptée à partir de ce signal).

A.6

Verboden te ankeren en ankers, kabels en kettingen te laten slepen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



A.6

Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes du côté de la voie navigable où le signal est placé.

A.7

Verboden te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



A.7

Interdiction de s'amarrer à la rive du côté de la voie navigable où le signal est placé.

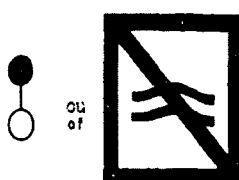
A.8 Verboden te keren



A.8 Interdiction de virer

A.9

Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken.

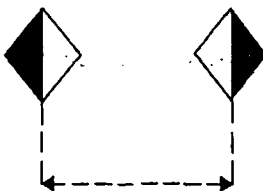


A.9

Interdiction de causer des remous.

A.10

Verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen.



A.10

Interdiction de naviguer en dehors des limites indiquées.

A.11 - (niet overgenomen)

A.11 - (non repris)

A.12
Verboden voor motorschepen.



A.12
Navigation interdite aux bâtiments motorisés.

A.13
Verboden voor kleine schepen.



A.13
Navigation interdite aux petites embarcations.

A.14
Verboden te waterskiën.



A.14
Pratique du ski nautique interdite.

A.15
Verboden voor zeilschepen.



A.15
Navigation interdite aux bâtiments à voile.

A.16
Verboden voor door spierkracht voortbewogen schepen.



A.16
Navigation interdite aux bâtiments mus par la force musculaire.

A.17
Verboden voor zeilplanken.



A.17
Pratique de la planche à voile interdite.

A.18
Einde van de toegelaten zone voor snelle motorboten.



A.18
Fin de la zone autorisée pour la navigation des canots automobiles rapides.

B. GEBODSTEKENS

B. SIGNAUX D'OBLIGATION

Opmerking :

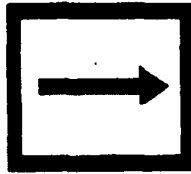
Remarque :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

B.1

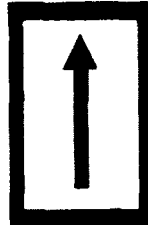
- a) Verplichting te varen in de richting aangegeven door de pijl



B.1

- a) Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche.

B.1 - b) idem



B.1 - b) idem

B.2

- a) Verplichting zich naar de bakboordszijde van het vaarwater te begeven.



B.2

- a) Obligation de se diriger vers le côté de la passe navigable situé à bâbord.

B.2

- b) Verplichting zich naar de stuurboordszijde van het vaarwater te begeven.

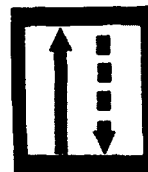


B.2

- b) Obligation de se diriger vers le côté de la passe navigable situé à tribord.

B.3

- a) Verplichting de bakboordszijde van het vaarwater te houden.



B.3

- a) Obligation de tenir le côté de la passe navigable situé à bâbord.

B.3

- b) Verplichting de stuurboordzijde van het vaarwater te houden.



B.3

- b) Obligation de tenir le côté de la passe navigable situé à tribord.

B.4

- a) Verplichting het vaarwater over te steken naar bakboord.



B.4

- a) Obligation de croiser la passe navigable vers bâbord.

B.4

- b) Verplichting het vaarwater over te steken naar stuurboord.



B.4

- b) Obligation de croiser la passe navigable vers tribord.

B.5

- Verplichting vóór het bord stil te houden onder bepaalde omstandigheden.



B.5

- Obligation de s'arrêter avant le signal dans certaines conditions.

B.6

- Verplichting de vaarsnelheid te beperken, zoals is aangegeven (in km/u).



B.6

- Obligation de respecter la limitation de vitesse indiquée (en km/h).

B.7

- Verplichting een geluidsein te geven.



B.7

- Obligation d'émettre un signal sonore.

B.8

- Verplichting bijzonder op te letten.



B.8

- Obligation d'observer une vigilance particulière.

C. BEPERKINGSTEKENS

C. SIGNAUX DE RESTRICTION

Opmerking :

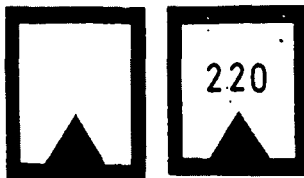
Remarque :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

C.1

bepikte waterdiepte ; eventueel de beschikbare diepte aangegeven in centimeters.

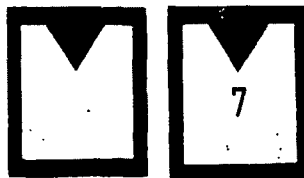


C.1

Profondeur d'eau limitée ; avec indication éventuelle de la profondeur disponible en centimètres.

C.2

Bepikte doorvaarthoogte ; eventueel de beschikbare doorvaarthoogte aangegeven in meters.

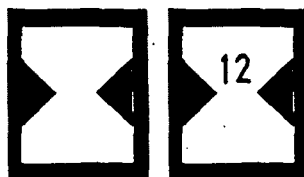


C.2

Hauteur libre limitée ; avec indication éventuelle de la hauteur libre disponible en mètres.

C.3

Bepikte breedte van doorvaart of vaarwater ; eventueel de beschikbare breedte aangegeven in meters.



C.3

Largeur limitée du chenal ou de la passe navigable ; avec indication éventuelle de la largeur disponible en mètres.

C.4

Vaartbepikingen ; vraag nadere inlichtingen.



C.4 Restrictions imposées à la navigation ; "renseignez-vous".

C.5

Het vaarwater bevindt zich op enige afstand van de oever ; het op het bord voorkomende getal geeft in meters de afstand aan die de schepen uit de oever dienen te blijven, gerekend vanaf het bord.



C.5 La passe navigable se trouve à une certaine distance de la rive ; le chiffre figurant sur le signal indique, en mètres, à quelle distance de la rive les bâtiments doivent être maintenus à partir dudit signal.

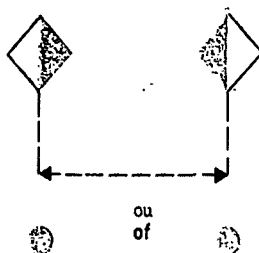
D. AANBEVELINGSTEKENS

Opmerking :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

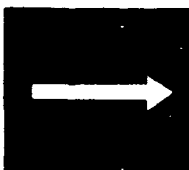
D.1 - (niet overgenomen)

D.2
Aanbeveling binnen de aangegeven begrenzing te varen.

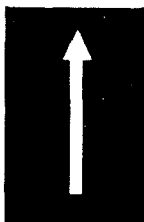


D.3
Aanbeveling te varen in de richting aangegeven door :

a) de pijl



b) idem



D. SIGNAUX DE RECOMMANDATION

Remarque :

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

D.1 - (non repris)

D.2
Recommandation de naviguer dans les limites indiquées.

D.3
Recommandation de suivre la direction indiquée par :

a) la flèche

b) idem

E. AANWIJZINGSTEKENS

E. SIGNAUX D'INDICATION

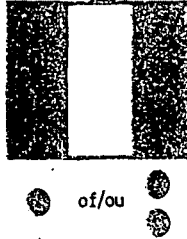
Opmerking :

Remarque :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

E.1
In-, uit of doorvaren toegestaan (algemeen teken)



E.1
Entrée, sortie ou passage autorisé (signal général)

E.2
Hoogspanningslijn



E.2
Croisement d'une ligne à haute tension.

E.3 - E.4 - (niet overgenomen)

E.3 - E.4 - (non repris)

E.5
Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



E.5
Autorisation de stationner (ancrage et amarrage) du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.5.1
Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) tot ten hoogste de aangegeven breedte, in meters gerekend vanaf het bord.



E.5.1
Autorisation de stationner (ancrage et amarrage) sur une largeur maximale comptée à partir du signal et indiquée en mètres sur celui-ci.

E.5.2 - (niet overgenomen)

E.5.2 - (non repris)

E.5.3

Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) met ten hoogste het aangegeven aantal schepen langs zijde van elkaar, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



E.5.3

Autorisation de stationner (ancrage et amarrage) pour le nombre maximum de bâtiments indiqué pouvant stationner bord à bord, du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.5.4 - E.5.15 - (niet overgenomen)

E.5.4 - E.5.15 - (non repris)

E.6

Toestemming te ankeren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



E.6

Autorisation d'ancrer du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.7

Toestemming te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



E.7

Autorisation de s'amarrer à la rive du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.8 Plaats om te keren.



E.8 Aire de virage.

E.9 - E.10 - (niet overgenomen)

E.9 - E.10 - (non repris)

E.11

Einde van een verbod of een gebod geldend voor één richting of einde van een beperking.



E.11

Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation ou fin d'une restriction.

E.12 - (niet overgenomen)

E.12 - (non repris)

E.13

Drinkwater voor schepen



E.13

Poste d'eau potable pour bateaux.

E.14 Telefoon



E.14 Poste téléphonique

E.15

Motorschepen toegestaan.



E.15

Navigation autorisée pour les bâtiments motorisés.

E.16

Kleine schepen toegestaan.



E.16

Navigation autorisée pour les menues embarcations.

E.17

Waterskiën toegestaan.



E.17

Pratique du ski nautique autorisée.

E.18

Zeilschepen toegestaan.



E.18

Navigation autorisée pour les bâtiments à voile.

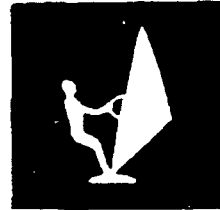
E.19

Door spierkracht voortbewogen schepen toegestaan.



E.20

Zeilplanken toegestaan.



E.21

Snelle motorboten (varen sneller dan 16km/u) toegestaan.



F. BIJKOMENDE TEKENS

Opmerking :

Deze tekens kunnen voorkomen ter aanvulling of verduidelijking van de tekens, vermeld onder A tot en met E.

F.1 - Afstandsaanduidingen :

Borden boven het hoofdteken, vermeldende na welke afstand (in meters, tenzij anders vermeld) het hoofdteken geldt.

Voorbeeld :

Maximum snelheid 7km/u, ingaande na 800m.

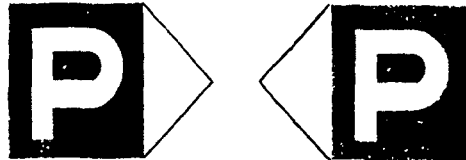


F.2 - Richtingaanduidingen :

Borden naast het hoofdteken, aangevende de richting van het vaarweggedeelte waarop het hoofdteken betrekking heeft. Hierop kan de lengte van het betreffende traject zijn vermeld (in meters, tenzij anders vermeld).

Voorbeelden :

Ligplaats nemen toegestaan op het gedeelte tussen de borden



F. SIGNAUX ADDITIONNELS

Remarque :

Ces signaux servent à compléter ou expliciter les signaux mentionnés aux points A à E.

F.1 - Indications de distance :

Panneaux placés au-dessus du signal principal, indiquant à partir de quelle distance (en mètres, sauf mention contraire) le signal principal s'applique.

Exemple :

Limitation de vitesse à 7km/h, à 800m.

F.2 - Indications de direction :

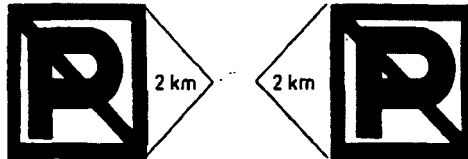
Panneaux placés à côté du signal principal, indiquant la direction de la partie de la voie navigable à laquelle le signal principal s'applique, et sur lequel peut être indiqué la longueur du trajet concerné (en mètres, sauf mention contraire).

Exemples :

Autorisation de stationner dans la partie comprise entre les panneaux

Ligplaats nemen verboden op het gedeelte tussen de borden (over 2km)

Interdiction de stationner dans la partie comprise entre les panneaux (sur 2km)



F.3 - Aanvullende aanduidingen :

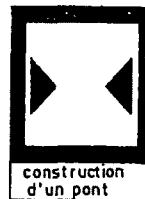
Borden onder het hoofdteken, waarop een nadere verklaring of aanwijzing is vermeld.

F.3 - Indications complémentaires :

Panneaux placés en dessous du signal principal et portant une explication ou une indication complémentaire.

Voorbeelden :

Versmalling in verband met brugbouw



Rétrécissement dû à la construction d'un pont

Geef een lange stoot



Emettez un son prolongé

Beperkte doorvaarthoogte ; beschikbare hoogte verminderd met 1,80m



Hauteur limitée ; hauteur disponible réduite de 1,80m

Opletten, regeling scheepvaart



Attention, réglementation de la navigation



F.4 - Categorie aanduidingen :

F.4 - Indications de catégorie :

Borden onder het hoofdteken, aangevende de categorie waarvoor het hoofdteken geldt.

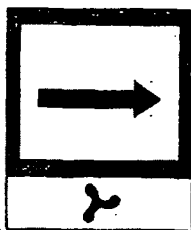
Panneaux placés en dessous du signal principal, indiquant à quelle catégorie de bâtiments le signal principal s'applique.

Voorbeelden :

Exemples :

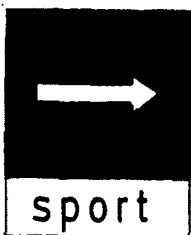
Verplichte vaarrichting, geldend voor motorschepen

Obligation, pour les bâtiments motorisés, de suivre la direction indiquée par la flèche



Aanbevolen vaarrichting, geldend voor kleine schepen

Recommandation, pour les menues embarcations, de suivre la direction indiquée par la flèche



BIJLAGE III

ANNEXE III

MARKERING VAN HET VAARWATER

BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

A) LATERALE MARKERING

A) MARQUES LATÉRALES

1. Hoofdmarkering

1. Marques principales

1.1. Rechterzijde

1.1. Côté droit

Vorm :

stompe boei, ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of los steekbaken

Forme :

bouée cylindrique, bouée tonne, bouée à fuseau, bouée espar, balise à tête ou arbre-balise à cime non liée

Kleur : rood

Couleur : rouge

Topteken : (*) rode cilinder

Voyant : (*) cylindre rouge

Licht : (*)

rood isofaselicht of lang schitterlicht

Feu : (*)

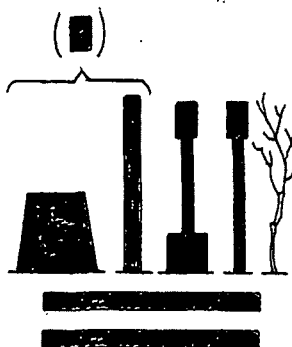
rouge isophase ou à éclats longs

Kenteken : (*)

de beginletter(s) van de naam van het vaarwater en een even nummering

Indications : (*)

la(les) première(s) lettre(s) du nom de la passe navigable et une numérotation paire



(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

1.2 Linkerzijde

Vorm :

spitse boei, ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of bijeengebonden steekbaken

Kleur : groen

Topteken : (*)

groene kegel met de top naar boven gericht

Licht : (*)

groen isofaselicht of lang schitterlicht

Kenteken : (*)

de beginletter(s) van de naam van het vaarwater en een oneven nummering

1.2 Côté gauche

Forme :

bouée conique, bouée tonne, bouée à fuseau, bouée espar, balise à tête ou arbre-balise à cime liée

Couleur : verte

Voyant : (*)

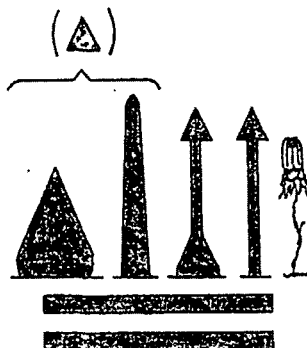
cône vert, avec la pointe dirigée vers le haut

Feu : (*)

vert isophase ou à éclats longs

Indications : (*)

la(les) première(s) lettre(s) du nom de la passe navigable et une numérotation impaire



1.3 Splitsingen en kruisingen

Deze scheidingsmarkering ligt op de plaats waar de rode (stompe) en de groene (spitse) tonnenrijen elkaar snijden. Zij is altijd van een topteken voorzien.

1.3 Bifurcations et croisements

Ce balisage de séparation se situe à l'endroit où les alignements des bouées rouges (cylindriques) et des bouées vertes (coniques) se recoupent. Ces marques sont toujours pourvues d'un voyant.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

Vorm :

bolvormige boei of ton, sparboei, drijf-
of kopbaken

Kleur :

rood-groen horizontaal gestreept

Topteken : rood-groene bol

Licht : (*) wit snel isofaselicht (2 s)

Kenteken :

de beginletters met een nummer van
beide vaarwaters, in alfabetische vol-
orde.

Forme :

bouée sphérique ou tonne, bouée à fu-
seau, bouée espar ou à tête

Couleur :

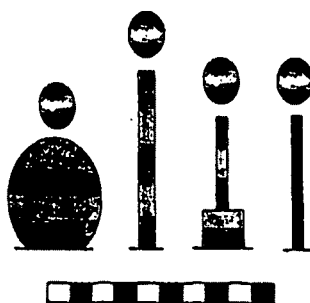
rouge et verte, à lignes horizontales

Voyant : sphère rouge et verte

Feu : (*) blanc isophase rapide (2 s)

Indications :

les premières lettres suivies d'un numé-
ro des deux passes navigables concer-
nées, dans l'ordre alphabétique.



(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

**B) MARKERING GEVAARLIJKE PUNTEN
EN OBSTAKELS**

Gevaarlijke punten kunnen zijn :

koppen van kribben, uitstekende punten van de oever, lage gedeelten van de oever die overstroomd kunnen worden, vaste obstakels, e.d.

Obstakels kunnen zijn :

vastgevaaren of gezonken schepen, te water geraakte objecten, plaats van werkzaamheden in of nabij het vaarwater, e.d.

1. Buiten het vaarwater

1.1. Rechtoever

Dagmerk :

driehoekig rood teken met de punt naar beneden gericht

Licht : (*)

rood isofaselicht of lang schitterlicht

Kenteken : (*)

opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur

**B) BALISAGE DES POINTS DANGEREUX
ET DES OBSTACLES**

Par points dangereux, il faut entendre :

têtes d'épis, points saillants de la rive, rives basses inondables, obstacles fixes, etc.

Par obstacles, il faut entendre :

bâtiments échoués ou coulés, objets perdus dans l'eau, chantiers de travaux dans la passe navigable ou à proximité de celle-ci, etc.

1. En dehors de la passe navigable

1.1. Rive droite

Signal :

panneau triangulaire rouge placé pointe en bas

Feu : (*)

rouge isophase ou à éclats longs

Indications : (*)

suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal



B.v. 1, 2, 4, enz.

P.e. 1, 2, 4, etc.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

1.2. Linkeroever

Dagmerk :

driehoekig groen teken met de punt
naar boven gericht

Licht : (*)

groen isofaselicht of lang schitterlicht

Kenteken : (*)

opeenvolgende nummering, onafhankelijk
van de kleur

1.2. Rive gauche

Signal :

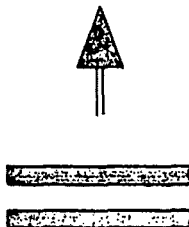
panneau triangulaire vert placé pointe
vers le haut

Feu : (*)

vert isophase ou à éclats longs

Indications : (*)

suite de numéros attribués indépendam-
ment de la couleur du signal



B.v. 3, 5, 6, enz.

P.e. 3, 5, 6, etc.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

1.3. Splitsingpunt

Dagmerk :

het onder 1.1. genoemde teken boven
het onder 1.2. genoemde

Licht : (*) wit snel isofaselicht (2 s)

Kenteken : (*)

nummering aansluitend aan die van 1.1.
en 1.2.

1.3. Point de bifurcation

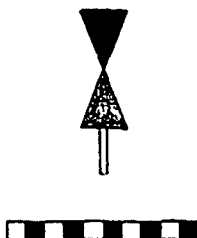
Signal :

le signal décrit au point 1.1. placé
au-dessus du signal décrit au point 1.2.

Feu : (*) blanc isophase rapide (2 s)

Indications : (*)

numérotation faisant suite à celle dé-
crite aux points 1.1. et 1.2. ci-dessus



B.v. : 7

P.e. : 7

Opmerkingen :

1. De lichten kunnen in plaats van de dagmerken voorkomen
2. De rode en groene lichten kunnen ook als vaarwegverlichting worden toegepast ; zij geven aldus het verloop van de oeverlijn aan.

Remarques

1. Les feux peuvent remplacer les signaux
2. Les feux rouges et verts peuvent également servir d'éclairage de la voie navigable, indiquant ainsi le tracé de la ligne de rive.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

2. In of nabij het vaarwater

Hiervoor kunnen de volgende markerin-
gen worden gebruikt :

2.1. Laterale markering

2.2. Markering op (of nabij) het obstakel

2. Dans la passe navigable ou à proximité
de celle-ci

Dans ces cas, le balisage suivant peut
être utilisé :

2.1. Marques latérales

2.2. Marques placées sur l'obstacle ou à
proximité de celui-ci

Vrije zijde

Du côté où la passe
est libre

Dagmerk - Signal

twee groene dubbele
kegels boven elkaar

deux bicônes verts
superposés



Lichten - Feux

twee groene vaste
lichten boven elkaar

deux feux verts fixes
superposés



Niet vrije zijde

Du côté où la passe
n'est pas libre

een rode bol

une sphère rouge



een rood vast licht

un feu rouge fixe



of, met verplichting hinderlijke water-
beweging te vermijden :

ou, en cas d'obligation d'éviter de
créer des remous :

Vrije zijde

Du côté où la passe
est libre

Niet vrije zijde

Du côté où la passe
n'est pas libre

Dagmerk - Signal

een rood-wit bord (of
een rood-witte vlag)

un panneau rouge et
blanc (ou un pavillon
rouge et blanc)



een rood bord (of
een rode vlag)

un panneau rouge (ou
un pavillon rouge)

Lichten - Feux

een rood vast licht
boven een wit vast
licht

un feu rouge fixe
au-dessus d'un feu
blanc fixe



een rood vast licht

un feu rouge fixe

C) BIJZONDERE MARKERING

Deze markering is niet in de eerste plaats bestemd voor de navigatie, maar duidt een bepaald gebied of voorwerp aan, dat doorgaans is omschreven in nautische of andere daarvoor bestemde publicaties.

Deze betoning wordt bijvoorbeeld toegepast ter markering van verboden gebieden, bagger-, stort- en ankerplaatsen, voor het afbakenen van speciale gebieden zoals voor snelle motorboten, waterskiërs, zeilplanken, wedstrijden, e.d.

C) MARQUES SPECIALES

Ce balisage n'est pas destiné en premier lieu à la navigation, mais indique une zone ou un objet généralement défini dans les documents nautiques ou autres publications destinées à cet effet.

Ces marques sont utilisées, par exemple, pour indiquer des zones interdites, des zones de dragage, de mouillage et des lieux de dépôt, ainsi que pour délimiter des zones spéciales réservées, entre autres, aux canots automobiles rapides, à la pratique du ski nautique, à la planche à voile, aux compétitions, etc.

Opmerking

De bijzondere betoning moet door de door-
gaande scheepvaart, d.w.z. schepen die niet
een aldus gemarkeerd gebied als bestemming
hebben, aan dezelfde zijde worden gehouden
als de "gewone" betoning.

Vorm :

stompe, spitse of bolvormige boei, ton, spar-
boei, drijf- of kopbaken

Kleur : geel

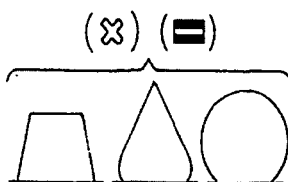
Remarque

La navigation de passage, c.-à-d. les bâti-
ments qui n'ont pas une zone ainsi balisée
pour destination, doivent tenir ces marques
spéciales du même côté que les marques
"ordinaires".

Forme :

bouée cylindrique, conique ou sphérique,
bouée tonne, bouée à fuseau, bouée espar
ou à tête

Couleur : jaune



Topteken : (*)

geel liggend kruis of, alleen in geval
van een verboden gebied, het verbodsteken
A.1 (bijlage II) in de vorm van een cilin-
der

Licht : (*)

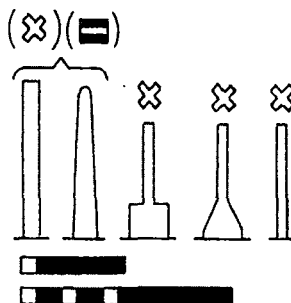
geel schitterlicht of groepschitterlicht, uitge-
zonderd het groepschitterlicht bestaande uit
2 schitteringen

Voyant : (*)

croix de Saint-André jaune ou, uniquement
dans le cas d'une zone interdite, le signal
d'interdiction A.1 (annexe II) en forme de
cylindre

Feu : (*)

jaune, à éclats ou à groupes d'éclats, à
l'exclusion d'un feu à éclats groupés par
deux



(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

Kenteken (*)

de aanduiding - of een afkorting daarvan - van het doel waarvoor de markering is gelegd, of een pictogram (teken van bijlage II onder A en E) dat de betekenis van het gebied aangeeft

Indications (*)

la mention - ou une abréviation en tenant lieu - du but du balisage mis en place ou un pictogramme (signal de l'annexe II, points A et E) indiquant la destination de la zone



B.v. : Gas

P.e. : Gaz



Bij voorbeeld

Par exemple

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

D) MARKERING INGANG VAN HAVENS
EN AFTAKKINGEN

De ingangen van havens, zijvaarten, aftakkingen, e.d. kunnen als volgt zijn gemarkeerd (invarend gezien) :

1. Indien voorzien van lichten

1.1. Bakboordszijde

Dagmerk :

rood-wit horizontaal gestreepte (cilindervormige) lichtopstand

Licht : rood vast licht
of rood flikkerlicht

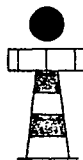


1.2. Stuurboordszijde

Dagmerk :

groen-wit horizontaal gestreepte (kegelvormige) lichtopstand

Licht : groen vast licht
of groen flikkerlicht



D) BALISAGE DES ENTREES DES PORTS
ET D'EMBRANCHEMENTS

Les entrées de ports, d'affluents, d'embranchements et autres peuvent être balisées comme suit (du point de vue des bâtiments entrants) :

1. Si les marques sont dotées de feux

1.1. A bâbord

Signal :

balise lumineuse (cylindrique) à lignes horizontales rouges et blanches

Feu : rouge fixe
ou rouge scintillant

1.2. A tribord

Signal :

balise lumineuse (conique) à lignes horizontales vertes et blanches

Feu : vert fixe
ou vert scintillant

2. Indien niet voorzien van lichten

2. Si les marques ne sont pas dotées de feux

2.1. Bakboordszijde

2.1. A bâbord

Dagmerk :

rood-wit horizontaal gestreepte paal
met rood cilindervormig topteken

Signal :

poteau à lignes horizontales rouges et
blanches, avec voyant rouge cylindrique



2.2. Stuurboordszijde

2.2. A tribord

Dagmerk :

groen-wit horizontaal gestreepte paal
met groen kegelvormig topteken

Signal :

poteau à lignes horizontales vertes et
blanches, avec voyant vert conique



E) MARKERING LOOP VAN DE VAARGEUL

1. Ligging van de vaargeul

Deze tekens zijn geplaatst op die oever van een rivier, waarlangs (het diepste gedeelte van) de vaargeul loopt.

1.1. Rechteroever

Dagmerk :

vierkant rood teken met horizontaal witte band aan boven- en onderzijde, geplaatst op de vlakke zijde

Licht : (*)

rood onderbroken licht, met verschillende perioden van de even en de oneven genummerde lichten

Kenteken : (*)

opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur

E) BALISAGE INDIQUANT LE COURS DU CHENAL

1. Position du chenal

Ces signaux sont placés sur la rive de la voie navigable que longe la partie la plus profonde du chenal.

1.1. Rive droite

Signal :

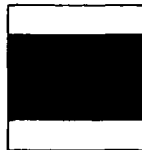
panneau carré rouge bordé de deux bandes horizontales blanches en haut et en bas du panneau

Feu : (*)

rouge, à occultations, avec périodes de lumière différentes pour les feux portant une numérotation paire et impaire

Indications : (*)

suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal



B.v. : 1, 2, 4, etc.

P.e. : 1, 2, 4, etc.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

1.2. Linkeroever

Dagmerk :

vierkant teken, groen boven en wit onder, geplaatst op de punt

Licht : (*)

groen onderbroken licht, met verschillende perioden van de even en de oneven genummerde lichten

Kenteken : (*)

opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur

1.2. Rive gauche

Signal :

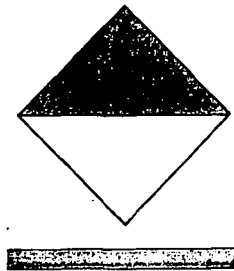
panneau carré placé sur la pointe, la moitié supérieure de couleur verte et la moitié inférieure de couleur blanche

Feu : (*)

vert, à occultations, avec périodes de lumière différentes pour les feux portant une numérotation paire et impaire

Indications : (*)

suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal



B.v. : 3, 5, 6, etc.

P.e. : 3, 5, 6, etc.

2. Overgangen

De punten waar de vaargeul van de ene oever naar de andere overgaat kunnen aanvullend als volgt zijn gemarkeerd :

2. Traversées

Les points où le chenal passe d'une rive à l'autre peuvent, en outre, être signalés comme suit :

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

2.1. Rechteroever

Dagmerk :

vierkant geel teken met verticale zwarte balk in het midden, geplaatst op de vlakke zijde

Licht : (*) geel onderbroken licht

Kenteken : (*)

nummering aansluitend aan die van 1.1. en 1.2.

2.1. Rive droite

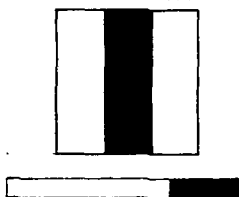
Signal :

panneau carré jaune, barré au centre d'une raie noire verticale

Feu : (*) jaune, à occultations

Indications : (*)

numérotation faisant suite à celle décrite aux points 1.1. et 1.2.



B.v. : 8

P.e. : 8

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

2.2. Linkereroever

Dagmerk :

vierkant geel teken met verticale diagonale zwarte balk, geplaatst op de punt

Licht : (*) geel onderbroken licht

Kenteken : (*)

nummering aansluitend aan die van 1.1. en 1.2.

2.2. Rive gauche

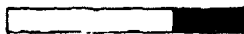
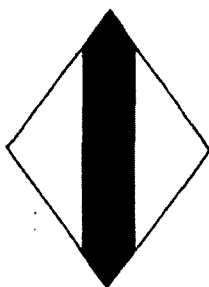
Signal :

panneau carré jaune, placé sur la pointe et barré d'une raie verticale noire

Feu : (*) jaune, à occultations

Indications : (*)

numérotation faisant suite à celle décrite aux points 1.1. et 1.2.



B.v. : 7

P.e. : 7

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

[TRANSLATION - TRADUCTION]

CONVENTION BETWEEN THE KINGDOM OF BELGIUM AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS REGULATING NAVIGATION AND LEISURE ACTIVITIES ON THE SHARED PART OF THE MEUSE

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Kingdom of the Netherlands

Considering that it is desirable to regulate navigation and opportunities for leisure activities on the shared part of the Meuse while taking into account as fairly as possible the interests of all the parties concerned,

Have agreed as follows:

Article 1

Navigation on the shared part of the Meuse and leisure activities on the river or its banks shall be permitted only in conformity with the provisions of the Regulations on Navigation on the Shared Part of the Meuse annexed to this Convention, referred to hereinafter as the "Regulations".

Article 2

The agents responsible under the legislation of each of the two countries for ensuring compliance with the Regulations shall be authorized to enter the territory of the other country in the performance of their functions.

The competent authorities of each country shall communicate in writing to the competent authorities of the other country the identity of the agents responsible for ensuring compliance with the Regulations.

Article 3

Any report of an infringement of the Regulations drawn up by an agent, as referred to in article 2, of either country shall have the same value as evidence as if it had been drawn up by a competent agent of the other country.

Article 4

1. Proceedings in respect of any infringement of the Regulations shall be instituted in the country in which it was committed. If the infringement continues in the other country, it shall be deemed to have been committed in the country in which it began.

2. When it is impossible to determine with certainty the country in which the infringement was committed, proceedings shall be instituted in respect of the infringement in the country in which the accused has his residence. If the accused does not reside either in the

Netherlands or in Belgium, proceedings shall be taken against him in the country whose agent notified the infringement and drew up the report.

Article 5

Any infringement of the Regulations shall be punishable in accordance with the relevant legislation in force in each of the two countries.

Article 6

Any amendment or addition to the Regulations or their replacement may be effected by means of an agreement concluded by exchange of diplomatic notes specifying inter alia the date of the entry into force of the amendment or addition.

Article 7

The provisions of the Belgian-Netherlands Regulations of 20 May 1843 on the implementation of article 9 of the Treaty of 19 April 1839 and of Chapter II, Section IV, of the Treaty of 5 November 1842 on navigation on the Meuse shall lapse on the entry into force of this Convention to the extent that they apply to the shared part of the Meuse and conflict with the provisions of this Convention.

Article 8

This Convention shall enter into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have notified each other of the completion of the necessary constitutional formalities in their respective countries.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized for this purpose, have signed this Convention on 6 January 1993 at Brussels, in duplicate in the French and Dutch languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the Kingdom of Belgium,

W. CLAES

Minister for Foreign Affairs

For the Government of the Kingdom of the Netherlands,

JHR. MR. H.J.M. VAN NISPEN TOT SEVENAER

Ambassador

REGULATIONS ON NAVIGATION ON THE SHARED PART OF THE MEUSE

INTRODUCTION

The numbering of the chapters and articles of these Regulations is based on the uniform European system of navigation rules and signs (European Code for Inland Waterways (CEVNI) adopted by resolutions of the United Nations Economic Commission for Europe (see resolution 24 of 15 November 1985) and on the Police Regulations (1983) concerning navigation on the Rhine, which are also based on that Code.

It should be pointed out in this connection that in some cases articles of the Code have been omitted and the article numbers are then accompanied by the reference "omitted", and that in other cases articles or paragraphs have been added and carry additional article numbers (see for example articles 6.33a et seq.).

CHAPTER I. GENERAL PROVISIONS

Article 1.00. Scope of application

These Regulations shall apply to the shared part of the Meuse.

The shared part of the Meuse means the waters of the Meuse:

(a) From the frontier at frontier marker 45 (Lixhe) as far as the frontier at frontier marker 49 (Klein Ternaaien), including the corrected and standardized part - following the works referred to in article 2, paragraph I (f), of the Treaty for the improvement of the links between the Albert Canal and the Juliana Canal, concluded at Brussels on 24 February 1961 - but excluding the sections where the frontier cuts across the two elbow bends located furthest downstream;

(b) From the frontier at frontier marker 106 (Smeermaas-Borgharen) as far as the frontier at frontier marker 126 (Kessenich-Stevensweert).

Article 1.01. Meaning of certain terms

In these Regulations the following terms shall have the meaning indicated:

(a) Vessel: any vessel, including small craft having no displacement and seaplanes, used or capable of being used as means of water transport;

(b) Motorized vessel: a vessel equipped with mechanical means of propulsion, except craft whose engines are used only to cover short distances or to make them easier to handle while being towed or pushed;

(c) Sailing vessel: vessels proceeding under sail only. A vessel proceeding under sail and making use at the same time of its own engine is a motorized vessel;

(d) Towed convoy: a group consisting of one or more motorized vessels towing one or more vessels of different categories, floating material or floating establishments, with the

motorized vessels providing the propulsion or the propulsion and the steering of the vessels of different categories, floating material or floating establishments;

(e) Side-by-side formation: a group of vessels coupled side by side, none of which is placed in front of the motorized vessel propelling and steering the formation;

(f) Floating equipment: a floating structure carrying machinery used for work on waterways or in harbours;

(g) Small craft: a vessel less than 20 m long - the length being the distance between the fixed part of the hull located furthest forward of the bow and the fixed part of the hull located furthest abaft the stern, not counting the bowsprit, the topgallant and the stabilizer, except:

- Vessels constructed or equipped to tow, assist, push or propel in side-by-side formation vessels other than small craft;

- Vessels capable of carrying more than 12 passengers;

(h) Formation:

- A towed convoy;

- A pushed convoy;

- A side-by-side formation;

- A formation consisting of one or more motorized vessels and a motorized vessel proceeding alone, a pushed convoy or a side-by-side formation;

(i) Fast motorboat: a speedboat, jet-foil, racing motorboat, or other similar small craft proceeding or capable of proceeding at speeds of over 20 km/h;

(j) Waterway: the waters referred to in article 1.00;

(k) Channel: the part of a waterway which can actually be used for navigation;

(l) Competent authority: the official or agents referred to in annex I.

Article 1.02. Boatmaster

1. In these Regulations the term "boatmaster" means the person in charge of a vessel or formation.

2. Boatmasters shall be responsible for compliance with the provisions of these Regulations, except when such provisions confer that responsibility on another person.

3. The boatmaster of a vessel constituting part of a formation shall obey the orders of the formation's boatmaster. However, even without such orders he shall take all steps required by the circumstances for the proper handling of his vessel.

Article 1.03. Duties of crew

Crew members of a vessel shall carry out the orders given them by the boatmaster in the performance of his duties.

They shall assist in complying with the requirements of these Regulations.

Articles 1.04/1.05. Precautionary measures and derogation from the Regulations

In the interests of safety and good navigational practice and in the light of the circumstances in which a vessel or a formation finds itself, boatmasters shall take all steps prescribed by the art of navigation, even when in so doing they must derogate from the requirements of these Regulations or when there are no explicit requirements in the case.

Article 1.06. Use of the waterway

1. A vessel or formation shall be prohibited from navigating if:
 - Its length is greater than 100 m,
 - Its width is greater than 12 m, or
 - Its draught is greater than 2.80 m.
2. In the event of floods, low water levels, works, or measures carried out in the general interest, the dimensions specified in paragraph 1 may be reduced by the competent authority.
3. The competent authority may waive the provisions of this article.

Article 1.07. Load

1. A vessel shall not be allowed to proceed if it is loaded in such a way that it rides below the limit of its draught marks.
2. A vessel shall not be allowed to proceed if its stowage method or the number of passengers on board endangers its stability or obstructs the view from the wheelhouse.

Article 1.08 (omitted)

Article 1.09. Steering

1. A vessel shall be allowed to proceed only if a qualified person aged at least 16 years is at the helm.
2. The age-limit provision shall not apply:
 - To sailing vessels less than 7 m long;
 - To small craft propelled by muscle power.
3. By derogation from paragraph 1, a fast motorboat shall be allowed to proceed only if it is steered by a qualified person aged at least 18 years or by a qualified person aged at least 16 years assisted by a qualified person aged at least 18 years who is capable of steering.
4. If a fast motorboat is used to tow one or more water-skiers, the boatmaster must be accompanied by a crew member aged at least 15 years.
5. The boatmaster of a fast motorboat under way must be seated in the designated place.

6. A vessel shall be allowed to proceed only if the person at the helm is capable of giving and receiving all instructions and information directed to the wheelhouse or emanating therefrom. More specifically, he must have a sufficiently clear direct or indirect view and be able to hear sound signals; if this is not possible, another person shall be present and maintain a visual and auditory watch in order to keep the boatmaster informed.

Article 1.10. Ship's papers

1. Vessels intended for the transport of goods or used for that purpose shall carry on board the following papers:

- (a) A certificate of inspection or a document taking its place;
- (b) A tonnage certificate.

2. These documents shall be produced whenever requested by the competent authority.

Article 1.11. Navigation requirements

1. All vessels shall carry on board an up-to-date copy of these Regulations.

2. This article shall not apply to small craft without crew accommodation or to small craft without decks.

Article 1.12. Objects projecting beyond the sides of vessels - Loss of objects - Obstacles

1. No object shall project beyond the sides of a vessel, except when this does not constitute an obstruction or danger to navigation and cannot cause any damage to other vessels or permanent structures.

2. Anchors shall be fully weighed when not in use. Stock anchors shall be placed in-board.

3. When a vessel loses an object and this may cause an obstruction or danger to navigation, the boatmaster shall at once inform the nearest competent authority, specifying as accurately as possible the place where the object was lost. If possible, he shall also place a marker at the spot.

4. When a vessel encounters an obstacle in the waterway, the boatmaster shall at once inform the nearest competent authority, specifying as accurately as possible the place where the obstacle was encountered.

Article 1.13. Protection of waterway signs and marking.

1. Vessels shall not use sign and marking installations for mooring or warping. They shall not damage such installations or the navigation signs or marking which they bear or render them unfit for use.

2. When a vessel has displaced or damaged a navigation sign or marking, the boatmaster shall at once inform the nearest competent authority.

3. A boatmaster has a duty immediately to inform the nearest competent authority when he notices that a navigation sign or marking is not working or has been damaged.

Article 1.14. Damage to permanent structures

When a vessel has damaged a permanent structure, the boatmaster shall at once inform the nearest competent authority.

Article 1.15. Prohibition of discharge of objects or substances into the waterway

1. It is prohibited to throw, pour or drop or to allow the discharge into the waterway of any objects or substances which are likely to cause an obstruction or danger to navigation or to other users of the waterway or which may pollute the water.

2. It is prohibited to throw, pour or discharge into the waterway petroleum products, any form of waste, or mixtures of such substances.

3. If an object or substance mentioned in paragraphs 1 and 2 above enters the water accidentally, the office of one of the managers of the waterway or the nearest competent authority shall be informed at once. It is a further requirement to indicate as accurately as possible the nature of the object or substance and the place where it entered the water.

Article 1.16 (omitted)

Article 1.17. Grounded or sunken vessels - Declaration of accidents

1. When a vessel runs aground or sinks, the boatmaster shall inform the nearest competent authority as promptly as possible. The boatmaster or, when necessary, another crew member who has been ordered to do so shall remain on board the vessel or close to the site of the accident until the competent authority has authorized him to leave.

2. Unless it is obviously unnecessary and without prejudice to the obligation to display the day and night lights prescribed in articles 3.27 and 3.41, the boatmaster shall give warning as promptly as possible to approaching vessels at suitable points far enough from the site of the accident to enable the boatmasters of such vessels to take the necessary action in good time.

Article 1.18. Obligation to clear the channel

1. When a vessel has run aground or sunk, or when an object lost by a vessel causes total or partial obstruction of the channel, its boatmaster shall take the necessary steps to clear the channel as soon as possible.

2. A boatmaster whose vessel is in danger of sinking or becomes impossible to control shall be under the same obligation.

Article 1.19. Special instructions

1. The competent authority may give boatmasters special instructions in order to ensure safe and orderly navigation.
2. Boatmasters shall comply with such special instructions.

Article 1.20. Cooperation with officials

1. Boatmasters shall cooperate with the competent authority and shall in particular facilitate immediate boarding by officials in order to verify compliance with the requirements of these Regulations.
2. Boatmasters of fast motorboats shall produce the certificate referred to in article 2.02, paragraph 4, when first requested by officials responsible for ensuring the application of these Regulations.

Article 1.21 (omitted)

Article 1.22. Temporary requirements

Boatmasters shall comply with any temporary requirements which are issued by the competent authority in special cases in order to ensure safe and orderly navigation and which are communicated as navigation notices. Such requirements may constitute derogations from the provisions of these Regulations.

Article 1.23. Holding and authorization of public events

1. It is prohibited to hold sporting events, regattas or other public events without giving the competent authority sufficient notice.
2. If a public event such as the ones referred to in paragraph 1 is likely to endanger the safety of navigation or interrupt navigation, it is prohibited to hold it without having obtained authorization from the competent authority.

CHAPTER 2. MARKS

Article 2.01. Identification marks on vessels other than small craft

- I. A vessel shall not be allowed to proceed unless it carries on its hull or on permanently fixed boards or plates the following marks:
 - (a) Either the vessel's name, which may also be an emblem, or the name (or its usual abbreviation) of the organization to which it belongs followed, where applicable, by a number; this name shall be affixed to both sides of the vessel and, in the case of motorized vessels, it shall also be visible from astern;
 - (b) The vessel's home port, affixed either on both sides of the vessel or on its stern.

2. The marks referred to in paragraph 1 shall be of a light colour against a dark background or of a dark colour against a light background and inscribed in indelible and easily legible Latin characters and Arabic numerals. The height of the characters shall be not less than 20 cm for the name and not less than 15 cm for other marks, the width of the characters and the thickness of strokes being in proportion to the height.

3. This article shall not apply to small craft.

Article 2.02. Identification marks on small craft

1. Small craft shall not be allowed to proceed unless they carry the following marks:

(a) Either the craft's name, which may also be an emblem, or the name (or its usual abbreviation) of the organization to which the craft belongs followed, where applicable, by a number; this name shall be affixed on the outside of the craft in a light colour against a dark background or in a dark colour against a light background and in indelible and easily legible Latin characters and Arabic numerals;

(b) The name and domicile of the owner, which shall be displayed in a conspicuous position inside or outside the vessel.

2. However, ship's boats need bear, inside or outside, only particulars needed to identify the owner.

3. Without prejudice to the provisions of paragraph 2, paragraph 1 (b) shall not apply either to small craft propelled by muscle power or to sailing vessels less than 7 m long.

4. Without prejudice to the provisions of paragraph 1, fast motorboats shall also bear a special mark on both sides of the hull issued:

(a) Either by the "Rijksdienst voor het wegverkeer" in the Netherlands;

(b) Or by the Administration of one of the regions in Belgium.

The certificate or document relating to the identification mark issued to the owner shall be kept on board all motorboats when under way. The letters and numerals shall have the following dimensions:

- In the case referred to in subparagraph (a): at least 150 mm high, 100 mm wide, and 20 mm thick;

- In the case referred to in subparagraph (b): at least 210 mm high, 120 mm wide, and 40 mm thick.

The special mark mentioned above shall be displayed in easily legible and indelible characters of a light colour against a dark background or of a dark colour against a light background.

Article 2.02a. Equipment and construction of small craft

1. Small craft not intended for the transport of goods or not used for that purpose shall have on board when under way:

(a) One or more paddles or oars;

(b) For each person on board, within reach, either a lifebelt, a lifebuoy, a life-cushion or a life-jacket;

(c) A 30-metre line;

(d) One or more 10-metre lines;

(e) An anchor or grapnel;

(f) A bailer or hand-pump;

(g) A foghorn or other sound signalling device;

(h) An approved powder fire-extinguisher if the small craft is motorized.

2. Without prejudice to paragraph 1, fast motorboats shall be allowed to proceed only if they also satisfy the following conditions:

(a) The steering system shall be in good condition and working order;

(b) The boat shall be fitted out and its motor shall be positioned in such a way as to prevent any risk of fire or explosion or any environmental nuisance resulting from the emission of smoke, steam or odour;

(c) Exhaust gases shall be evacuated through a device equipped with an adequate silencer;

(d) Motorboats shall be equipped with a technical device which immediately cuts out the means of propulsion in the event of a steering breakdown.

CHAPTER 3. VISUAL SIGNALS (MARKING) ON VESSELS

Article 3.01. Application

1. By night, articles 3.08, 3.09, 3.11, 3.12, 3.13 and 3.18 shall apply to vessels under way and articles 3.20, 3.27 and 3.28 to stationary vessels.

2. By day, articles 3.29, 3.30 and 3.35 shall apply to vessels under way and article 3.41 and 3.42 to stationary vessels.

3. Articles 3.28 and 3.42 shall also apply to vessels, floating objects or floating establishments which are grounded.

4. When visibility problems arise, the visible signals prescribed for use by night shall also be displayed by day.

Article 3.01a. Definitions

In this article the following terms shall have the meaning indicated:

(a) Masthead light: a strong white light projecting a beam throughout a horizontal arc of 225° from the bow to 22°30' abaft the beam on each side;

(b) Side lights: a bright green light to starboard and a bright red light to port, each projecting a beam throughout a horizontal arc of 112°30' and throughout an arc of 22°30' abaft the beam on each side;

(c) Stern light: a bright or ordinary white light projecting a beam throughout a horizontal arc of 135° and throughout an arc of 67°30' along each side from the stern;

(d) Light visible from all directions: a light projecting a beam throughout a horizontal arc of 360°;

(e) Height:

- Either: the height above the lowest draught mark, indicating the level of the maximum authorized draught, as specified for vessels navigating on the Rhine or on waterways regarded as equivalent thereto according to the regulations on the maximum authorized draught of inland waterway vessels;

- Or: for vessels without draught marks: the height above the highest continuous deck or, failing that, above the gunwale.

Article 3.02. Lights

Unless otherwise provided, the lights which vessels must display under these Regulations shall show a continuous and uniform beam.

Article 3.03. Boards and flags

1. Unless otherwise provided, the boards and flags which vessels must display under these Regulations shall be rectangular.

2. They shall not be dirty and their colours shall not be faded.

3. They shall be large enough to be easily visible; this condition shall be considered to be satisfied in all cases if their length and width are each not less than 0.60 m.

Article 3.04. Cylinders, balls, cones and bicones

1. The cylinders, balls, cones and bicones which vessels must carry under these Regulations shall not be dirty and their colours shall not be faded. They may be replaced by devices having the same appearance when seen from a distance.

2. They shall be large enough to be easily visible; this condition shall be considered to be satisfied in all cases:

(a) For cylinders: if the height is not less than 80 cm and the diameter not less than 50 cm;

(b) For balls: if the diameter is not less than 60 cm;

(c) For cones: if the height is not less than 60 cm and the diameter at the base not less than 60 cm, and if the diameter at the base does not exceed the height;

(d) For bicones: if the length of the vertical axis is not less than 80 cm and the length of the horizontal axis not less than 50 cm, and if the length of the horizontal axis does not exceed the length of the vertical axis.

Article 3.05. Prohibited signs and marking

1. Vessels shall not display or carry signs or marking other than those prescribed in these Regulations and shall not use them otherwise than as prescribed in these Regulations.

2. For communication between vessels or between a vessel and the shore, use shall not be made of signals likely to cause confusion with the lights and signals prescribed in these Regulations.

Article 3.06. Emergency lights

When the lights which a vessel must carry under these Regulations are not functioning, they shall be replaced by emergency lights.

However, where the prescribed light is strong, the emergency light may be bright, and where the prescribed light is bright, the emergency light may be ordinary. Lights of the prescribed power shall be brought into operation again as soon as possible.

Article 3.07. Prohibited lamps, lights and searchlights and prohibited flags, boards and other devices

1. Vessels shall not use lamps, lights, searchlights, flags, boards or other devices likely to cause confusion with the lights or signals prescribed in these Regulations or likely to impair their visibility or identification.

2. Vessels shall not use their lamps, lights or searchlights in such a way that they cause dazzle constituting a danger or inconvenience to navigation.

Article 3.08. Lights to be carried by motorized vessels proceeding alone

1. Motorized vessels proceeding alone shall carry:

(a) A masthead light, placed forward in the fore-and-aft axis of the vessel and at a height of not less than 5 m. This height may be reduced to 4 m if the vessel is less than 40 m long;

(b) Side lights, each placed at the same height and in a line perpendicular to the vessel's fore-and-aft axis, at least 1 m lower than the masthead light;

(c) A stern light, placed aft in the vessel's fore-and-aft axis, high enough to be clearly visible from an overtaking vessel.

2. A single motorized vessel may carry, in the vessel's fore-and-aft axis, a second masthead light placed aft of the forward masthead light and at least 3 m higher than it, so that the horizontal distance between the two lights is equal to at least three times the vertical distance between them.

3. This article shall not apply to small craft.

Article 3.09. Lights to be carried by towed convoys

1. A motorized vessel leading a towed convoy shall carry:

(a) Two masthead lights, placed forward in the vessel's fore-and-aft axis, in a vertical line and separated by a gap of about 1 m, the upper masthead light being placed at the height specified in article 3.08, paragraph 1 (a), and so far as possible at least 1 m higher than the side lights;

(b) The side lights prescribed in article 3.08, paragraph 1 (b);

(c) A bright or ordinary yellow stern light, placed in the vessel's fore-and-aft axis and visible throughout the same horizontal arc as the stern light prescribed in article 3.08, paragraph 1 (c), in an appropriate position and high enough to be clearly visible from the towed units following the vessel.

2. Vessels in a towed convey other than the motorized vessels referred to in paragraph 1 shall carry a bright white light visible from all directions, placed at a height of at least 5 m.

This height may be reduced to 4 m if the vessel is less than 40 m long.

However, if a section of the towed convoy comprises a row of more than two vessels coupled side by side, this light (these lights) shall be carried only by the two outside vessels of the row.

3. The vessel or vessels forming the last section of a towed convoy shall carry, in addition to the light or lights prescribed in paragraph 2, the stern light prescribed in article 3.08, subparagraph 1 (c).

However, if the last section of a towed convoy comprises a row of more than two vessels coupled side by side, these lights shall be carried only by the two outside vessels of the row.

If the last section of a towed convoy consists of small craft, they shall not be taken into consideration for the purposes of this paragraph.

4. This article shall not apply to small craft towing only small craft or to the towing of small craft.

Article 3.10. (omitted)

Article 3.11. Lights to be carried by side-by-side formations

Side-by-side formations shall carry:

(a) A masthead light on each vessel. However, each non-motorized vessel may carry, instead of a masthead light, a bright white light visible from all directions, placed in a suitable position but not higher than the masthead light of the motorized vessels.

These lights must comply, respectively, with the requirements of article 3.08, subparagraph 1 (a), and article 3.09, paragraph 3;

(b) Side lights on the outer sides of the formation, placed so far as possible abreast of and at least 1 m lower than the lowest light referred to in paragraph (a).

These lights must also comply with the requirements of article 3.08, subparagraph 1 (b);

(c) A stern light on each vessel. This light must comply with the requirements of article 3.08, subparagraph 1 (c).

This article shall not apply to small craft propelling only small craft in a side-by-side formation or to small craft so propelled.

Article 3.12. Lights to be carried by sailing vessels

1. Sailing vessels shall carry:

(a) Side lights. They may be ordinary lights;

(b) A stern light.

These lights must comply with the requirements of article 3.08, subparagraphs 1 (b) and (c).

2. This article shall not apply to small craft.

Article 3.13. Lights to be carried by small craft

1. Motorized small craft proceeding alone shall carry:

(a) A masthead light placed in the vessel's fore-and-aft axis and at least 1 m higher than the side lights;

It shall, however, be a bright light instead of a strong one;

(b) Side lights. These lights may be ordinary lights. They shall be placed:

- Either as prescribed in article 3.08, subparagraph 1 (b);

- Or side by side or in the same lamp, in the vessel's fore-and-aft axis, at or near the bow;

(c) A stern light placed aft and high enough to be clearly visible from an overtaking vessel. This light need not be carried if, instead of the masthead light referred to in paragraph (a), the craft carries a bright white light visible from all directions.

1b. Motorized small craft without a deck, less than 7 m long and with a top speed not exceeding 13 km/h may carry an ordinary white light visible from all directions instead of the lights prescribed in paragraph 1.

2. Motorized small craft propelling only small craft shall carry the lights prescribed in paragraph 1.

3. Small craft in tow or propelled in side-by-side formation shall carry an ordinary white light visible from all directions. This paragraph shall not apply to ship's boats.

4. Small sailing craft shall carry:

- Either side lights and a stern light, the side lights being placed side by side or in the same lamp in the craft's fore-and-aft axis at or near the bow, and the stern light being placed aft. The side lights may be ordinary lights;

- Or side lights and a stern light in the same lamp placed at the top or on the upper part of the mast in the most visible position. This light may be an ordinary light;

- Or, if the craft is less than 7 m long, an ordinary white light placed high enough to be visible from all sides.

5. Small craft propelled by muscle power shall carry an ordinary white light visible from all directions.

Articles 3.14-3.17 (omitted)

Article 3.18. Additional lights to be carried by vessels unable to manoeuvre

1. A vessel which is unable to manoeuvre shall, if necessary, display as an additional light a swinging ordinary red light visible from all directions. However, small craft may display a white light.

2. If necessary, the vessel shall in addition give the regulation sound signals.

Article 3.19 (omitted)

Article 3.20. Lights to be carried by stationary vessels

1. A vessel directly or indirectly made fast to the bank shall carry an ordinary white light visible from all directions and placed on the channel side at a height of at least 3 m.

2. Stationary small craft, except ship's boats, shall carry an ordinary white light visible from all directions and placed in the most visible position.

3. The lights prescribed in this article need not be carried by a vessel:

(a) Which is stationary in a part of the waterway designated by the competent authority;

(b) Which is stationary in a part of the waterway on which navigation is impossible or prohibited;

(c) Which is directly or indirectly made fast to the bank and is sufficiently well lit from the bank;

(d) Which is stationary in a safe position.

4. This article shall not apply to the vessels referred to in article 3.27.

Articles 3.21-3.26 (omitted)

Article 3.27. Lights to be carried by floating establishments carrying out work and by grounded or sunken vessels

1. Floating establishments carrying out work and vessels carrying out work or taking soundings or measurements in the channel shall carry:

(a) On the side on which the channel is clear: two bright or ordinary green lights, visible from all directions and placed in a vertical line approximately 1 m apart;

(b) On the side on which the channel is not clear: a red light visible in all directions, at the same height and having the same power as the upper green light prescribed in subparagraph (a) above;

Or, if these vessels wish to be protected against wash as well:

(c) On the side on which the channel is clear: a bright or ordinary red light and a bright or ordinary white light, visible from all directions and placed in a vertical line approximately 1 m apart, the red light above and the white light below;

(d) On the side on which the channel is not clear: a red light visible from all directions, at the same height and having the same power as the red light prescribed in subparagraph 1 (c) above.

These lights shall be placed high enough to be visible from all sides.

2. A grounded or sunken vessel shall carry the lights prescribed in subparagraphs 1 (c) and (d). If the situation of a sunken vessel is such that the lights cannot be placed on the vessel itself, they shall be placed on boats or displayed in some other suitable manner.

3. The competent authority may waive the obligation to carry the lights prescribed in paragraph 1.

Article 3.28. Additional lights to be carried by vessels whose anchors may constitute a danger to navigation

1. Vessels whose anchor is cast in such a way that it may constitute a danger to navigation shall carry as an additional light: a second ordinary white light, visible from all directions and placed perpendicularly approximately 1 m below the light referred to in article 3.20.

2. Vessels shall mark an anchor referred to in paragraph 1 by a buoy fitted with an ordinary white light visible from all directions.

Article 3.29. Marking for towed convoys by day

1. A motorized vessel leading a towed convoy shall carry: a yellow cylinder bordered above and below by two bands, one black and one white - the white bands situated at the extremities of the cylinder - placed vertically in a forward position and high enough to be visible from all sides.

2. If a towed convoy comprises several motorized vessels which are not proceeding in line ahead, each of these vessels shall carry the cylinder prescribed in paragraph 1.

3. The vessel or vessels forming the last section of a towed convoy shall carry: a yellow ball, which shall be placed in a suitable position and high enough to be visible from all sides.

However, if the last section of a towed convoy comprises a row of more than two vessels coupled side by side, only the two outside vessels of the row shall carry the ball. If the last section of a towed convoy comprises small craft, these craft shall not be taken into consideration for the purposes of this paragraph.

4. This article shall not apply to small craft towing only small craft or to the towing of small craft.

Article 3.30. Marking by day for vessels using sails and an engine at the same time

Vessels proceeding under sail and using an engine at the same time shall carry: a black cone, point downwards, placed as high as possible and in the most visible position.

Articles 3.31-3.34 (omitted)

Article 3.35. Additional marking by day for vessels unable to manoeuvre

1. A vessel which is unable to manoeuvre shall, if necessary, display as additional marking a swinging red flag. This flag may be replaced by a board of the same colour.

2. If necessary, the vessel shall also give the regulation sound signals.

Article 3.36-3.40 (omitted)

Article 3.41. Marking by day for floating establishments carrying out work and for grounded or sunken vessels

1. Floating establishments carrying out work and vessels carrying out work or taking soundings or measurements in the channel shall carry:

(a) On the side on which the channel is clear: two green bicones placed in a vertical line approximately 1 m apart;

(b) On the side on which the channel is not clear: a red ball, at the same height as the upper green bicone prescribed in subparagraph (a) above;

Or, if these vessels wish to be protected against wash as well:

(c) On the side on which the channel is clear: a board, the upper half of which is red and the lower half white, or two boards placed in a vertical line, the upper one being red and lower one white;

(d) On the side on which the channel is not clear: a red board at the same height as the red and white board or red board prescribed in subparagraph (c) above.

These marks shall be placed high enough to be visible from all sides. The boards may be replaced by flags of the same colour.

2. Grounded or sunken vessels shall carry the marks prescribed in subparagraphs 1 (c) and (d). If the situation of a sunken vessel is such that the marks cannot be placed on the vessel itself, they shall be placed on boats or displayed in some other suitable manner.

3. The competent authority may waive the obligation to carry the markings prescribed in paragraph 1.

Article 3.42. Additional marking by day for the anchors of vessels which may constitute a danger to navigation

A vessel which has one or more anchors cast in such a way that they may constitute a danger to navigation shall mark each of these anchors with a yellow buoy.

Articles 3.43 and 3.44 (omitted)

Article 3.45. Additional marking for the vessels of the supervising authorities

Vessels of the supervising authorities may carry, as additional marking, an ordinary blue scintillating light visible from all directions.

This shall also apply to fire-fighting vessels rendering assistance or on their way to do so.

Article 3.46. Distress signals

1. A vessel in distress which wishes to request assistance shall display or give the following signals, either singly or in combination:

- A flag or any other suitable object waved in a circle;
- A light waved in a circle;
- Rockets, shells, parachute flares, smoke or fire signals;
- A flag having above or below a ball or any similar object;
- Peals of bells or repeated long blasts.

2. A vessel which wishes to request medical assistance shall sound: four short blasts, followed by one long blast.

Articles 3.47-3.54 (omitted)

CHAPTER 4. SOUND SIGNALS FOR VESSELS

Article 4.01. General

1. The following sound signals shall be used:

- Very short blast: sound signal lasting about a quarter of a second;
- Short blast: sound signal lasting about one second;
- Long blast: sound signal lasting about four seconds;
- Peal of bells: sound signal given by the vessel's bell.

The interval between two successive blasts shall be about one second. A series of very short blasts shall consist of at least six blasts, each lasting about a quarter of a second, the interval between the successive blasts being about a quarter of a second.

2. Sound signals other than peals of bells shall be given:

(a) On board motorized vessels, except small craft, by means of mechanically operated sound signalling devices in good working order, placed high enough for the sound signals to spread freely to the front end and, so far as possible, to the back;

(b) On board vessels other than motorized vessels and motorized small craft, either by means of mechanically operated sound signalling devices or by means of a suitable trumpet or horn.

3. Motorized vessels shall display a bright yellow light visible from all directions at the same time as giving a sound signal. This paragraph shall not apply to small craft or to bell rings or peals.

4. In the case of formations, sound signals shall be given only by the vessel carrying the formation's boatmaster.

5. A peal of bells given by a vessel shall last about four seconds.

6. A peal of bells may be replaced by the repeated striking of metal on metal.

Article 4.02. Use of sound signals

1. Vessels, except small craft, shall, when necessary, indicate their manoeuvres by the following sound signals:

- One long blast: Attention;
- One short blast: I am coming to starboard;
- Two short blasts: I am coming to port;
- Three short blasts: I am moving astern;
- Four short blasts: I cannot control my movement;
- A series of very short blasts: There is a risk of collision.

2. If necessary, small craft shall give the signals "Attention" and "I cannot control my movement" and they may give one of the other general sound signals.

Article 4.03. Prohibited sound signals

Vessels shall not use either their sound signalling devices, or a trumpet or horn, except to give the sound signals specified in these Regulations and they shall not give these signals in circumstances other than the ones specified in these Regulations.

CHAPTER 5. WATERWAY SIGNS AND MARKING

Article 5.01. Definition of navigation signs and marking

1. Annex II defines the navigation signs and marking which may be placed on a waterway. These signs and marking are either prohibitory or mandatory, or recommendatory or informative. Annex II also defines the meaning of these signs and marking.

Annex III defines the navigation signs and marking which are used to mark the channel or obstacles in the channel and which may be placed in the channel.

2. Vessels shall be obliged to comply with prohibitory or mandatory signs and marking and to take account of recommendatory or informative signs or marking, as well as of signs marking the channel or obstacles in the channel.

Article 5.02. Installation and removal of navigation signs and marking

1. Navigation signs and marking as defined in article 5.01 may be installed by the competent authority or on its instructions in the interests of the safety and good order of navigation, as well as for the benefit of other users of the waterway.

2. It is prohibited to all but the competent authority or persons designated by it to install or remove a navigation sign or mark or to place any kind of object likely to cause confusion for navigation above, in or along the waterway.

CHAPTER 6. RULES OF THE ROAD

Article 6.01. Definitions

1. For the purposes of this chapter:

(a) "Meeting" means: the situation when two vessels are proceeding on courses directly or almost directly opposite, so that there is a danger of collision;

(b) "Overtaking" means: the situation when one vessel comes up to another vessel from a direction more than 22°30' abaft of the latter vessel's beam.

2. When a vessel cannot determine with certainty whether one of the situations described in subparagraphs 1 (a) and (b) obtains, it shall assume that it does in fact obtain and shall manoeuvre accordingly.

Article 6.02. Small craft - General provisions

1. For the purposes of this chapter, towed convoys or side-by-side formations consisting exclusively of small craft shall also be regarded as small craft.

2. If a rule of the road in these Regulations does not apply to small craft vis-à-vis other vessels, the small craft shall leave the other vessels enough room to hold their course and to manoeuvre; small craft shall not require such vessels to give way to them.

Article 6.03. General principles

1. Vessels are permitted to cross or overtake only when the channel is wide enough for simultaneous passage, taking all the local circumstances and the movements of other vessels into account.

2. In the case of formations, the signs prescribed in article 6.05 shall be displayed only by the vessel carrying the formation's boatmaster.

3. In the case of crossing or overtaking, vessels on courses which preclude all danger of collision shall not change their course or speed in a manner which might give rise to danger of collision.

4. When a vessel is required to give way to another vessel, the latter vessel shall maintain its course and speed

When, for any reason whatsoever, the vessel which is required to maintain its course and speed finds itself so near the vessel which is required to give way that a collision cannot be avoided solely by a manoeuvre on the part of the latter vessel, the first vessel shall itself carry out the most appropriate manoeuvre to avoid a collision.

Article 6.03a. Crossing

1. If two vessels are crossing in such a manner that there is a danger of collision, the vessel which has the other vessel to starboard shall give way to the latter vessel and, if circumstances permit, avoid crossing ahead of it.

This provision shall not apply to small craft in relation to other vessels.

2. If a motorized small craft, a small sailing craft or a small craft propelled by muscle power are crossing in such a manner that there is a risk of collision, then by derogation from paragraph 1:

- The motorized craft shall give way to the other craft;
- The craft propelled by muscle power shall give way to the sailing craft.

However, a craft which is on the starboard side of the channel shall maintain its course.

3. When two sailing vessels are crossing in such a manner that there is a danger of collision, then by derogation from article 1:

- When each vessel has the wind on a different side, the vessel with the wind on the port side shall give way to the other;
- When both vessels have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall give way to the vessel to leeward;
- If a vessel which has the wind on the port side sees another vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or the starboard side, the first vessel shall give way to the other.

However, the vessel which is on the starboard side of the channel shall maintain its course.

4. This article shall not apply in the case of crossing following manoeuvres for turning, leaving an anchorage or mooring point, or crossing the main channel.

Article 6.04. Meeting - Normal rules

1. When two vessels meet, each of them shall veer to starboard so as to pass on the port side of the other.

This provision shall not apply to small craft in relation to other vessels.

2. When a motorized small craft, a small sailing craft or a small craft propelled by muscle power meet in such a manner that there is a risk of collision, the provisions of article 6.03a, paragraph 2, shall apply.

3. When two sailing vessels meet, the provisions of article 6.03a, paragraph 3, shall apply.

Article 6.05. Meeting

1. When a vessel proceeding upstream meets a vessel proceeding downstream, the vessel proceeding upstream shall, taking the local circumstances and the movements of other vessels into account, give way to the vessel proceeding downstream.

2. A vessel proceeding upstream which gives way to a vessel proceeding downstream on its port side shall display no visual signal.

3. A vessel proceeding upstream which gives way to a vessel proceeding downstream on its starboard side shall display to starboard, in good time:

- A light blue board visible from ahead and from astern, and
- A bright scintillating white light visible from all directions, until passing is completed.

A vessel proceeding upstream shall not continue to display these signals after passing is completed, except to indicate to another vessel proceeding downstream an intention to allow it to pass to starboard.

4. As soon as it appears that the intentions of a vessel proceeding upstream may not have been understood by a vessel proceeding downstream, the vessel proceeding upstream shall sound:

- One short blast when the passing is to be to port;
- Two short blasts when the passing is to be to starboard.

5. A vessel proceeding downstream shall pass on the side left clear by a vessel proceeding upstream. To this end, it shall repeat the visual signals and the sound signal displayed or sounded for its attention by the vessel proceeding upstream.

6. This article shall not apply either to small craft in relation to other vessels or to small craft among themselves.

Articles 6.06-6.08 (omitted)

Article 6.09. Overtaking - General provisions

1. A vessel shall not overtake another vessel until it has made certain that the manoeuvre can be accomplished without danger.

2. The vessel being overtaken shall facilitate overtaking in so far as it is necessary and possible. It shall slow down, if this is necessary to permit the overtaking to be accomplished without danger, quickly enough not to hamper the movements of other vessels.

This provision shall not apply to vessels, other than small craft, which are being overtaken by a small craft.

Article 6.10. Overtaking

1. The overtaking vessel shall pass to port of the vessel being overtaken. However, if there is sufficient room, the overtaking vessel may overtake to starboard of the vessel being overtaken.

2. In the case of two sailing vessels, the overtaking vessel shall, if possible, pass on the side on which the vessel being overtaken has the wind. This provision shall not apply to a small sailing craft which is overtaken by another vessel.

When a vessel is being overtaken by a sailing vessel, it shall facilitate overtaking on the side on which the overtaking vessel has the wind. This provision shall not apply to a small sailing craft overtaking another vessel.

3. If overtaking is possible without the vessel being overtaken changing its course, the overtaking vessel need give no sound signal, but it may do so.

4. However, when overtaking is impossible without the vessel being overtaken changing its course, or when it appears that the vessel being overtaken may not have noticed the intention to overtake and that this may cause a danger of collision, the overtaking vessel shall sound:

(a) Two long blasts followed by two short blasts if it wishes to pass to port of the vessel being overtaken;

(b) Two long blasts followed by one short blast if it wishes to pass to starboard of the vessel being overtaken.

5. If the vessel being overtaken can grant this request by the overtaking vessel, it shall leave the necessary space on the side requested, moving over towards the other side if necessary.

To this end, it may sound:

- One short blast if it is moving over to starboard;

- Two short blasts if it is moving over to port.

6. When overtaking is not possible on the side requested by the overtaking vessel but possible on the other side, the vessel being overtaken shall sound:

(a) One short blast when overtaking is possible to port;

(b) Two short blasts when overtaking is possible to starboard.

If the overtaking vessel still wishes to pass, it shall then sound:

- Two short blasts in case (a);

- One short blast in case (b).

The vessel being overtaken shall then leave the necessary space on the side on which it is to be overtaken, moving over to the other side if necessary.

7. When overtaking is impossible without a danger of collision, the vessel being overtaken shall sound five short blasts.

8. Paragraphs 3 to 7 inclusive shall not apply either to small craft in relation to other vessels or to small craft among themselves.

Articles 6.11 and 6.12 (omitted)

Article 6.13. Turning

1. Vessels may turn only after making certain that, taking into account the provisions of paragraphs 2 and 3 below, the manoeuvre can be effected without danger and without obliging other vessels to change their course or speed abruptly or sharply.

2. If the intended manoeuvre will oblige another vessel to change its course or speed, the vessel wishing to turn shall announce its intention in good time by sounding:

- One long blast followed by one short blast if it wishes to turn to starboard;
- One long blast followed by two short blasts if it wishes to turn to port.

3. The other vessel shall then, as far as is necessary and possible, change its speed and course to allow the turn to be made safely.

4. The provisions of the preceding paragraphs shall not apply to small craft in relation to other vessels. Only paragraphs 1 and 3 shall apply to small craft among themselves.

Article 6.14 Procedure on departure

Article 6.13 shall also apply to vessels when leaving their anchorage or berth without turning. However, instead of sounding the signals prescribed in paragraph 2 of that article, such vessels shall sound:

- One short blast if they are approaching on the starboard side;
- Two short blasts if they are approaching on the port side.

Article 6.15. Prohibition on entering the spaces between vessels in a towed convoy

Entering the spaces between vessels in a towed convoy is prohibited.

Article 6.16. Harbours and tributary waterways: entering and leaving; leaving followed by crossing the main waterway

1. Vessels shall enter or leave a harbour or a tributary waterway, or enter the main waterway or cross it after leaving, only after making certain that these manoeuvres can be effected without danger and without obliging other vessels to change their course or speed abruptly.

If a vessel proceeding downstream is obliged to turn upstream in order to enter a harbour or a tributary waterway, it shall accord priority to vessels proceeding upstream which also wish to enter the harbour or tributary waterway.

2. If one of the manoeuvres referred in paragraph 1 obliges or may oblige other vessels to change their course or speed, the vessel carrying out the manoeuvre shall announce its intention in good time by sounding:

- Three long blasts followed by one short blast when, to enter or after leaving, it has to turn to starboard;

- Three long blasts followed by two short blasts when, to enter or after leaving, it has to turn to port;
- Three long blasts when, after leaving, it is going to cross the waterway.
Before completing the crossing manoeuvre the vessel shall sound, if necessary:
 - One long blast followed by one short blast if it wishes to turn to starboard;
 - One long blast followed by two short blasts if it wishes to turn to port.
- 3. The other vessels shall then change their course or speed if necessary.
- 4. The preceding paragraphs shall not apply to small craft in relation to other vessels. Only paragraphs 1 and 3 shall apply to small craft among themselves.

Article 6.17. Sailing abreast; prohibition of sailing side by side

1. Vessels may sail abreast only if there is enough room to do so without inconvenience or danger to shipping.
2. A vessel shall not go alongside another vessel under way to grapple it or ride along in its wake without the express permission of its boatmaster.

Article 6.18. Prohibition of trailing of anchors, cables or chains

1. Vessels shall not trail anchors, cables or chains.
2. This prohibition shall not apply to movements at stopping places or to manoeuvring.

Article 6.19. Drifting

Vessels shall not be carried along by the current without using a means of propulsion.

Article 6.20. Wash

Vessels shall regulate their speed in order to avoid creating wash likely to cause damage to stationary or moving vessels or to structures. They shall reduce speed in good time but not to below the speed required to steer safely:

- (a) Outside harbour entrances;
- (b) Near vessels made fast to the bank or a landing-stage or loading or discharging cargo;
- (c) Near vessels lying at normal stopping places;
- (d) When passing near to one of the vessels referred to in articles 3.27 and 3.41 on the side on which such vessels are displaying the marks prescribed in subparagraph 1 (c) of each of those articles. They shall also keep as far off from such vessels as possible.

Article 6.21. Control of formations

A motorized vessel propelling a formation shall have sufficient power to ensure control of the formation.

Articles 6.22-6.29 (omitted)

Article 6.30. General rules for navigation in poor visibility

1. Vessels under way shall adjust their speed to the reduced visibility, the presence and movements of other vessels, and the local circumstances.

They shall post a lookout at the bow who shall be within sight or hearing of the boatmaster or in communication with him through a voice link.

In the case of formations, a lookout shall be required only on the leading unit. Small craft shall not be required to post a lookout.

2. Vessels shall stop at the nearest suitable place as soon as, by reason of reduced visibility, the presence and movements of other vessels, or the local circumstances, they can no longer proceed without danger.

3. In order to decide whether they can proceed without danger and to determine their speed, vessels using radar may take radar observations into account. However, they shall take into account the reduced visibility for boatmasters of other vessels.

4. Paragraph 3 shall not apply to towed convoys proceeding downstream.

5. When stopping, vessels shall as far as possible keep clear of the channel.

6. Vessels proceeding on their course shall keep as close as possible to the side of channel to starboard. Article 6.05 shall not apply to navigation in poor visibility.

7. When proceeding on their course, vessels equipped with a radiotelephone (mariphone) for the vessel-to-vessel network shall listen on the appropriate channel and give other vessels any information needed for safe navigation.

Article 6.31. Sound signals given by stationary or grounded vessels

1. Vessels stationary in or near the channel in a dangerous place parallel to the side of the channel shall respond to sound signals from approaching vessels by sounding a single peal of a bell.

Vessels may give this signal without having heard sound signals from approaching vessels.

2. Vessels stationary in or near the channel but not parallel to the side of the channel shall sound a single peal of a bell.

Vessels shall repeat this signal at intervals of not more than one minute.

3. The obligation prescribed in paragraphs 1 and 2 shall not apply to vessels berthed in a harbour or in a place specially designated for berthing by the competent authority.

Article 6.32 (omitted)

Article 6.33. Vessels proceeding on their course in poor visibility

1. Vessels not navigating by radar shall sound a fog-signal of one long blast.

In the case of formations, this signal shall be sounded only by the vessel carrying the formation's boatmaster.

This signal shall be repeated at intervals of not more than one minute.

2. Small craft not navigating by radar shall not be required to sound the fog-signal specified in paragraph 1, but they may do so. The signal may be repeated.

3. Vessels not navigating by radar shall, as soon as they hear from another vessel approaching forward of their beam, reduce speed to the minimum at which they can hold their course and shall manoeuvre with extreme caution or, if necessary, stop.

Article 6.33a. Speed

1. Vessels shall not proceed at speeds above 16 km/h in relation to the bank.

2. By derogation from paragraph 1, vessels shall not proceed at speeds above 9 km/h in relation to the bank in the right half of the channel in the section between distance markers 6.790 and 8.860.

3. By derogation from paragraph 1, vessels may proceed at speeds above 16 km/h in relation to the bank in the following sections of the channel:

(a) In the vicinity of Eisden-Lanaye:

- Between distance markers 4.970 and 5.970;

- Between distance markers 5.970 and 6.790, exclusively in the right half of the channel;

(b) In the vicinity of Maaseik:

- Between distance markers 59.500 and 61.500.

4. The competent authority may make changes in the sections referred to in paragraphs 2 and 3. Such changes shall not come into force until they have communicated by a notice to inland waterway navigation.

Article 6.33b. Navigation of fast motorboats - Water skiing

1. Fast motorboats shall be navigated and water-skiers shall conduct themselves in such a way that they do not cause any inconvenience or danger to other users of the waterway or its dependent waters.

2. It is prohibited to cause needless sound nuisances with the motor of a fast motorboat or to operate the motor for needlessly long periods or with no true purpose.

3. In the sections of the waterway referred to in article 6.33a, paragraph 3, it is prohibited to proceed at speeds above 16 km/h:

(a) Before 10 a.m.;

- (b) After sunset;
 - (c) At a distance of less than 20 m from the bank;
 - (d) At a distance of less than 50 m from a landing-stage;
 - (e) In the vicinity of the place where a sporting event, a regatta or a similar event is being held;
 - (f) In visibility of less than 150 m.
4. Water-skiing is permitted solely in the sections mentioned in article 6.33a, paragraph 3.

Article 6.33c. Sailboarding, bathing and diving

It is prohibited to use sailboards or to bathe or dive in the sections mentioned in article 6.33a, paragraph 3.

Article 6.33d. Silent zone for fishermen

Motorized vessels shall not navigate in the left half of the waterway in the section between distance markers 5.970 and 8.860 or at a distance of less than 20 m from the left bank in the section between markers 57.000 and 59.500.

Article 6.33e. Prohibited activities

It is prohibited to allow oneself to be propelled in the air above the waterway.

Chapter 7. Berthing rules

Article 7.01. General principles of berthing

1. Vessels shall berth in such a way that they do not obstruct shipping.
2. When berthed, vessels, formations and floating material shall be anchored or made fast in such a way that they cannot change position and thus constitute an inconvenience or danger to other vessels; to this end, they shall take account of the wind, the current and changes in the water level, as well as wash and the effects of suction caused by other vessels.

Article 7.02. Berthing (anchoring and making fast)

1. Vessels shall not berth except as follows:
 - (a) In sections or places in the waterway designated for this purpose by the competent authority;
 - (b) In berthing areas marked by one of the signs E.5 to E.7 inclusive (annex II);
 - (c) In the circumstances described in article 6.30, paragraph 2.

2. Mooring buoys shall be placed only in sections of or places in the waterway designated for this purpose by the competent authority.

3. The competent authority may waive the provisions of this article.

Articles 7.03-7.07 (omitted)

Article 7.08. Surveillance

If a boatmaster is not present, berthed vessels shall be kept under surveillance by a person capable of acting quickly if the need arises, except when the competent authority has exempted a vessel from this obligation or when it authorizes a berthed vessel not to be kept under surveillance.

ANNEX I

The competent authority cited in the present regulation is:

In article:	For Belgium:	For the Netherlands:
1.06 paragraphs 2 and 3	The chief engineer director of the relevant "Ponts and Chaussées" office, after consultations with the chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat";	The chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat, after consultations with the chief engineer director of the relevant "Ponts and Chaussées" office
1.10 paragraph 2	The relevant waterways warden or gendarmerie officer	The relevant canals warden, district head, patrol commander or officer of the national or communal police
1.12 paragraphs 2 and 3	The relevant warden or boatmaster, or any other official responsible for ensuring that the Regulations are enforced	The relevant canals warden, district head, patrol commander or officer of the national or communal police
1.13 paragraphs 2 and 3	idem	idem
1.14	idem	idem
1.15 paragraph 3	idem	idem
1.17 paragraph 1	idem	idem
1.19 paragraph 1	The relevant warden or boatmaster, or any other official responsible for ensuring that the Regulations are enforced	idem

1.20	paragraph 1	The relevant warden or boatmaster, or any other official responsible for ensuring that the Regulations are enforced	The relevant canals warden, district head, patrol commander or officer of the national or communal police
1.22		The chief engineer/director of the relevant "Ponts et Chaussées" office, after consultations with the chief engineer/director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat"	The chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat", after consultations with the chief engineer director of the relevant "Ponts and Chaussées" office
1.23	paragraphs 1 and 2	The chief engineer director of the relevant "Ponts et Chaussées" office	The chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat"
3.20	paragraph 3	idem	idem
3.27	paragraph 3	The chief engineer director of the relevant "Ponts et Chaussées" office	The chief engineer/director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat"
3.41	paragraph 3	idem	idem
5.02	paragraph 1	The chief engineer director of the relevant "Ponts et Chaussées" office, after consultations with the chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat"	The chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat", after consultations with the chief engineer director of the relevant "Ponts and Chaussées" office
6.31	paragraph 3	idem	idem
6.33a	paragraph 4	idem	idem

7.02	paragraph 1	The relevant warden or boatmaster or the chief engineer director of the relevant "Ponts et Chaussées" office	The relevant canals warden or district head or the chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat"
7.02	paragraphs 2 and 3	idem	idem
7.08		idem	idem

Annex II
Waterway signs and marking
A. Prohibitory signs

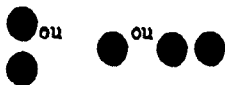
Note:

These signs may be supplemented or clarified by the auxiliary signs given in section F.

A.1
No entry, exit or passage (general sign)



lights
or
flags

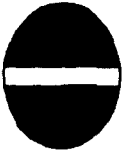


(*) Two lights or flags, one above the other, indicate a prolonged prohibition.



A.1.a

Parts of the waterway not in use; prohibition of navigation not applying to non-motorized small craft.



A.2

No overtaking



A.3 (omitted)

A.4

No crossing or overtaking



A.5

No berthing (anchoring or making fast) on the side of the waterway on which the sign is placed.



A.5.1

No berthing (anchoring or making fast) within the breadth indicated in metres (measured from this sign).



A.6

No anchoring or trailing of anchors, cables or chains on the side of the waterway on which the sign is placed.



A.7

No making fast to the bank on the side of the waterway on which the sign is placed.

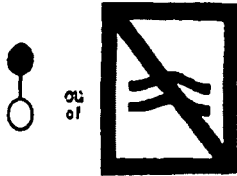


A.8

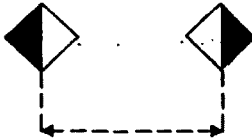
No turning.



A.9
Do not create wash.



A.10
No passing outside the limits indicated.



A.11 (omitted)

A.12
Motorized vessels prohibited.



A.13
Small craft prohibited.



A.14
Water-skiing prohibited.



A.15
Sailing vessels prohibited.



A.16
Vessels propelled by muscle power prohibited.



A.17
Use of sailboards prohibited.



A.18

End of zone authorized for fast motorboats.



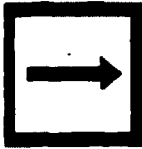
B. Mandatory Signs

Note:

These signs may be supplemented or clarified by the auxiliary signs given in section F.

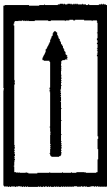
B.1

(a) Proceed in the direction shown by the arrow.



B.1

(b) Idem.



B.2

(a) Move to the side of the channel on your port side.



B.2

(b) Move to the side of the channel on your starboard side.



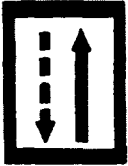
B.3

(a) Keep to the side of the channel on your port side.



B.3

(b) Keep to the side of the channel on your starboard side.



B.4

(a) Cross the channel to port.



B.4

(b) Cross the channel to starboard.



B.5

Stop before the sign in certain circumstances.



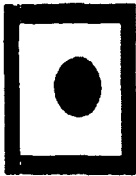
B.6

Do not exceed the speed limit indicated (in km/h).



B.7

Give a sound signal.



B.8

Keep a particularly sharp lookout.



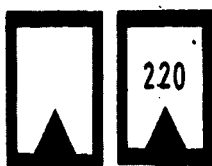
C. Restrictive signs

Note:

These signs may be supplemented or clarified by the auxiliary signs given in section F.

C.1

Depth of water limited; an indication of the available depth may be given, in centimetres.



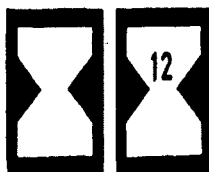
C.2

Headroom limited; an indication of the available headroom may be given, in metres.



C.3

Width of passage or channel limited; an indication of the available width may be given, in metres.



C.4

There are restrictions on navigation; "Make inquiries".



C.5

The channel lies at a distance from the bank; the numeral shown on the sign indicates the distance in metres, measured from the sign, to which vessels should keep.



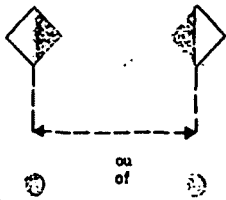
D. Recommnatory signs

Note:

These signs may be supplemented or clarified by the auxiliary signs given in section F.

D.1 (omitted)

D.2 You are recommended to keep within the limits indicated.

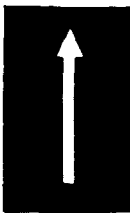


D.3 You are recommended to proceed in the direction shown by:

(a) The arrow



(b) Idem



E. Informative signs

Note: These signs may be supplemented by the auxiliary signs given in section F.

E.1

Entry, exit and passage permitted (general sign).



E.2

High-tension cable crossing.



E.3 and E.4 (omitted)

E.5

Berthing (anchoring or making fast) permitted on the side of the waterway on which the sign is placed.



E.5.1

Berthing (anchoring or making fast) permitted within a maximum breadth measured from the sign and shown on the sign in metres.



E.5.2 (omitted)

E.5.3

Berthing (anchoring or making fast) permitted for the maximum number of vessels indicated, berthed side by side on the side of the waterway on which the sign is placed.



E.5.4-E.5.15 (omitted)

E.6

Anchoring permitted on the side of the waterway on which the sign is placed.



E.7

Making fast to the bank permitted on the side of the waterway on which the sign is placed.



E.8

Turning area.



E.9 and E.10 (omitted)

E.11

End of a prohibition or obligation applying to one direction only, or end of a restriction.



E.12 (omitted)

E.13

Drinking-water supply.



E.14
Telephone.



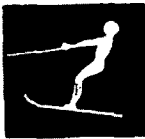
E.15
Motorized vessels permitted.



E.16
Small vessels permitted.



E.17
Water-skiing permitted.



E.18
Sailing vessels permitted.



E.19

Craft propelled by muscle power permitted.



E.20

Use of sailboards permitted.



E.21

Fast motorboats permitted (speeds over 16 km/h).



F. Auxiliary signs

Note:

These signs supplement or clarify the signs given in sections A to E.

F.1 Indications of distance:

Boards placed above the main sign, indicating the distance (in metres unless stated otherwise) from which the main sign applies.



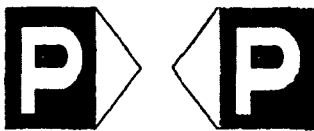
Example:
Speed limited to 7 km/h, in 800 m.

F.2 Indications of direction:

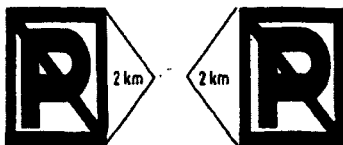
Boards placed beside the main sign, indicating the direction of the section of the waterway to which the main sign applies; the length of the section in question may be indicated (in metres unless stated otherwise).

Examples:

Berthing permitted in the section between the boards.



No berthing in the section between the boards (for 2 km).



F.3 Supplementary information:

Boards placed below the main sign and giving a clarification or supplementary information.

Examples:

Narrowing due to construction of a bridge



Headroom limited; available headroom reduced by 1.80 m.



Attention, regulation of navigation

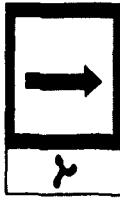


F.4 Indications of category:

Boards placed below the main sign, indicating the categories of vessel to which the sign applies.

Example:

Obligation for motorized vessels to proceed in the direction shown by the arrow.



Recommendation for small craft to proceed in the direction shown by the arrow.



Annex III

Marking of the waterway

A. Marking of sides of the waterway

1. Main marks

1.1 Right side

Form:

cylindrical buoy, barrel buoy, pillar buoy, spar buoy, or topmark buoy or spar buoy with top not joined

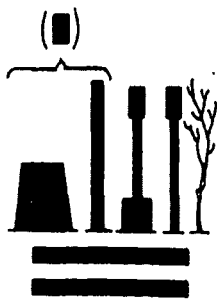
Colour: red

Topmark (if any): red cylinder

Light (when fitted): red isophase or long flashing

Marking (if any):

the first letter or letters of the name of the channel and an even number



1.2 Left side

Form:

conical buoy, barrel buoy, pillar buoy, spar buoy, or topmark buoy or spar buoy with top joined

Colour: green

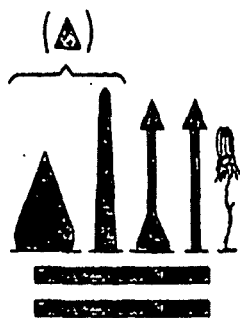
Topmark (if any):

green cone, point upwards

Light (if fitted): green isophase or long flashing

Marking (if any):

the first letter or letters of the name of the channel and an odd number.



1.3 Bifurcations and intersections

These separation signs are located at places where the lines of red (cylinder) buoys and green (conical buoys) intersect. They are always fitted with a light.

Form:

spherical or barrel buoy, pillar buoy, spar or topmark buoy

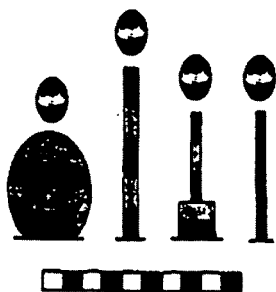
Colour: horizontal red and green bands

Topmark: red and green sphere

Light (when fitted): rapid white isophase (2 s)

Marking:

the first letters followed by a number of the two channels in question, in alphabetical order.



B. Marking of danger points and obstacles

The term "danger points" means: heads of groynes, projecting sections of bank, low banks liable to flooding, fixed obstacles, etc.

The term "obstacles" means: grounded or sunken vessels, obstacles lost in the water, worksites in or near the waterway, etc.

1. Outside the waterway

1.1 Right bank

Sign:

Triangular red board, point downwards

Light (when fitted):

red isophase or long flashing

Marking (if any):

series of numbers assigned independently of the colour of the sign



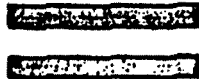
For example, 1, 2, 4, etc.

1.2 Left bank

Sign:
triangular green board, point upwards

Light (when fitted):
green isophase or long flashing

Marking (if any):
series of numbers assigned independently of the colour of the sign



For example, 3, 5, 6, etc.

1.3 Bifurcation point

Sign:

the sign described in section 1.1, placed above the sign described in section 1.2

Light (when fitted): rapid white isophase (2 s)

Marking (if any): numbering following on from the numbering specified in sections 1.1 and 1.2 above



For example, 7

Comments

1. The signs may be replaced by lights
2. The red and green lights may also serve to illuminate the waterway, thus indicating the line of the bank.

2. In or near the channel

In these cases the following marking may be used:

2.1 Signs marking the sides of the channel

2.2 Signs placed on or near an obstacle

On the side on which the channel is clear



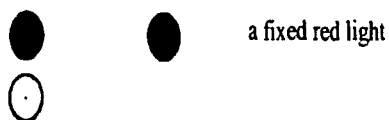
● a red sphere



● a fixed red light

or, when there is an obligation to avoid creating wash:

On the side on which the channel is not clear:



C. Special signs

These signs are not intended primarily for shipping but indicate a zone or an object usually defined in nautical documents or other publications concerned with this matter.

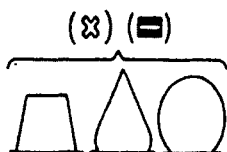
These signs are used, for example, to indicate prohibited zones, dredging and mooring zones, and sedimentary zones, and to delimit special zones reserved, inter alia, for fast motorboats, water-skiing, sailboarding, competitions, etc.

Comment

Through traffic, i.e. vessels which are not heading for a zone marked in this way, must keep these special signs on the same side as "ordinary" signs

cylindrical, conical or spherical buoy, barrel buoy, pillar buoy, spar buoy or topmark buoy

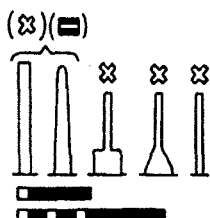
Colour: yellow



Topmark (if any): yellow cross of St. Andrew or, solely for prohibited zones, prohibitory sign A.1 (annex II) in the form of a cylinder

Light (when fitted):

yellow flashing or group-flashing, except lights with a group of two flashes



Marking (if any):

a statement - or an abbreviation thereof - of the purpose of the mark or a pictograph (sign in annex II, sections A and B) indicating the zone's purpose



For example, gas



For example

D. Marking of entrances of harbours, tributaries and branches

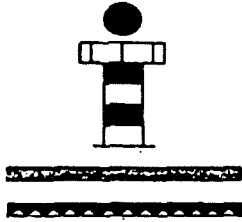
The entrances of harbours, tributaries, branches, etc., may be marked as follows (from the point view of vessels entering):

1. If the signs are fitted with lights

1.1 To port

Sign: illuminated (cylindrical) with horizontal red and white lines

Light: Fixed red or scintillating red

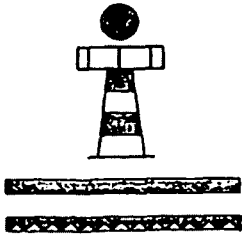


1.2 To starboard

Sign:

illuminated (conical) with horizontal green and white lines

Light: fixed green or scintillating green

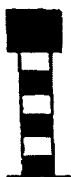


2. If the signs are not fitted with lights

2.1 To port

Sign:

post with horizontal red and white lines and a cylindrical red topmark



2.2 To starboard

Sign:

post with horizontal green and white lines and a conical green topmark



E. Signs indicating the course of the channel

1. Position of the channel

These signs are placed on the bank of the waterway running along the deepest part of the channel

1.1 Right bank

Sign:

square red board with a horizontal white band at its top and bottom

Light (when fitted):

red occulting light with different flashing rhythms for the lights bearing even and odd numbers

Marking (if any): series of numbers assigned independently of the colour of the sign



For example, 1, 2, 4, etc.

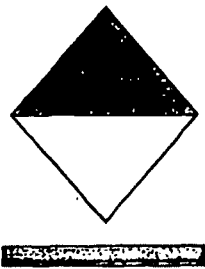
1.2 Left bank

Sign:

square board (diagonals horizontal and vertical), the upper half being green and the lower half white

Marking (if any):

series of numbers assigned independently of the colour of the sign



For example, 3, 5, 6, etc.

2. Cross-overs

Places where the channel crosses over from one bank to the other may also be marked as follows:

2.1 Right bank:

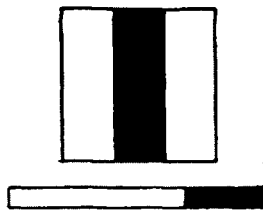
Sign:

square yellow board with a central vertical black stripe

Light (when fitted): yellow occulting

Marking (if any):

numbering following on from the numbering specified in sections 1.1 and 1.2



For example, 8

2.2 Left bank

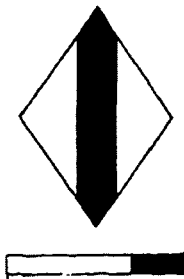
Sign:

square yellow board (diagonals horizontal and vertical) with a vertical black stripe

Light (when fitted): yellow occulting

Marking (if any):

numbering following on from the numbering specified in sections 1.1 and 1.2



For example, 7

No. 39512

**United Nations High Commissioner for Refugees
and
Jordan**

Letter of Understanding between the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan and the Office of the United Nations High Commissioner for Refugees. Amman, 15 April 2003

Entry into force: *15 April 2003 by signature, in accordance with article 4*

Authentic texts: *Arabic and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *ex officio, 19 August 2003*

**Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
et
Jordanie**

Lettre d'entente entre le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie et l'Office du Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés. Amman, 15 avril 2003

Entrée en vigueur : *15 avril 2003 par signature, conformément à l'article 4*

Textes authentiques : *arabe et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *d'office, 19 août 2003*

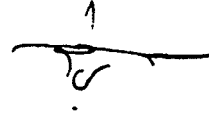
وعليه، فإن الموقعين أدناه هما معينان كممثلين عن المفوضية والحكومة الأردنية، وسوف يقومان بالنيابة عن الطرفين بالتوقيع على نسختين أصليتين لرسالة التفاهم باللغة العربية والانجليزية. عند التفسير وفي حالة بروز خلافات، يتم الرجوع الى النص الانجليزي.

تم التوقيع عليها في عمان بتاريخ ١٥/٠٤/٢٠٠٣.

عن مكتب المفوضية السامية للأمم المتحدة
لشؤون اللاجئين



عن حكومة المملكة الأردنية الهاشمية



المواد غير الغذائية.	٥-٢
التقل.	٦-٢
اقتفاء أثر العائلة ولم الشمل بالتنسيق الوثيق مع الصليب الأحمر الدولي.	٧-٢
تقديم الدعم واللوجستيات لتسجيل المقيمين في "المركز".	٨-٢
الخدمات المجتمعية، وهذا يتضمن التعليم للأطفال بالتنسيق الوثيق مع منظمة "اليونيسيف".	٩-٢
تقديم الحماية الضرورية والمساعدات للفئات الأكثر ضعفا.	١٠-٢
أية خدمات ضرورية أو معايير مساعدات أخرى.	١١-٢

المادة الرابعة الشروط العامة

- ١- تدخل رسالة التفاهم حيز النفاذ منذ تاريخ توقيع الطرفان عليها، وتستمر في النفاذ إلى حين وقف العمل بها بموجب الفقرة السادسة من هذه المادة.
- ٢- لا يوجد في رسالة التفاهم ما يمنع أو يؤثر على ولاية عمل وكالة الأمم المتحدة لإغاثة وتشغيل اللاجئين الفلسطينيين في منطقة الشرق (UNRWA).
- ٣- يجب تفسير ما ورد في رسالة التفاهم بحسن النية، لتتماشى مع المعاني العادية المستخدمة للمصطلحات الواردة في الاتفاقية وذلك لخدمة الغاية والهدف في السياق الذي جاءت به، وعليه فعلى كل من الطرفين التعاطف مع أي مقترح مقدم من أي طرف بموجب هذه الفقرة.
- ٤- لا يوجد في رسالة التفاهم ما يمنع من تطبيق الحقوق والامتيازات والحصانات لموظفي الأمم المتحدة والتي جاءت بها اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالامتيازات وحصانات موظفيها بتاريخ ١٣/٢/١٩٤٦.
- ٥- لا تحتوي رسالة التفاهم سواءً ضمناً أو علنياً على ما يزيل أي من الامتيازات أو الحصانة التي تتمتع بها المفوضية السامية لشؤون اللاجئين، وذلك وفقاً للاتفاقية العامة والتي تم التوقيع عليها من قبل الحكومة الأردنية في ١٩٥٨/١/٣، أو بموجب "الاتفاقية".
- ٦- يتم وقف سريان مفعول رسالة التفاهم بعد سنة أشهر من تقديم أي من الطرفين اشعاراً خطياً للطرف الآخر يتضمن قراره بإيقاف العمل بهذه الرسالة ما عدا في حالة قيام المفوضية بإيقاف نشاطاتها في المملكة والتخلص من ممتلكاتها.
- ٧- أي خلاف يبرز ما بين الحكومة والمفوضية عند تفسير أو تنفيذ هذه الرسالة يتم حله بالاتفاق المتبادل.

المادة الثالثة التزامات الأطراف

- ١- تلتزم الحكومة بموجب رسالة التفاهم بما يلي:
- ١-١ تسهيل اجراءات الحصول على تأشيرات دخول لموظفي المفوضية وموظفي المنظمات غير الحكومية التي تعمل كشركاء للمفوضية،
 - ٢-١ تسهيل التسجيل المؤقت للشركاء المنفذين،
 - ٣-١ تسهيل التخليص الجمركي وتركيب واستعمال أجهزة الاتصالات الضرورية للمفوضية وشركائها،
 - ٤-١ تحديد -بموجب اتفاق مشترك- مساحات مناسبة اضافية للإيواء المؤقت للمنتفعين لحين ايجاد حلول بديلة لهم،
 - ٥-١ تتولى الحكومة مسؤولية ادخال والقيام باجراءات الهجرة وذلك لتتوافق مع مبدأ "عدم الطرد"، وهذا يتضمن تسهيل نقل (دخول أو خروج) المنتفعين،
 - ٦-١ تسجيل المنتفعين الذين بحاجة الى الحماية المؤقتة،
 - ٧-١ تقديم المساعدة للمفوضية وشركائها فيما يتعلق بالدعم اللوجستي وهذا يتضمن الاعفاء من رسوم التخليص الجمركي، توفير مساحات للتخزين، والسماح باعادة التصدير عند الضرورة.
 - ٨-١ تسهيل ومنح المفوضية وشركائها الدخول للمناطق التي يتواجد بها "المنتفعين"، الا إذا كان هناك اعتبارات أمنية تمنع من ذلك بعد التشاور مع الحكومة الأردنية و UNSECOORD.
 - ٩-١ تسهيل توفير مياه صالحة للشرب.
 - ١٠-١ دعم - من خلال المراكز الصحية الوطنية- العناية الطبية للمنتفعين.
 - ١١-١ تسهيل عمل وسائل النقل (باصات، شاحنات) وذلك لنقل المواد الغذائية وغير الغذائية المخصصة "للمنتفعين".
- ٢ - ستقوم المفوضية - بالتعاون مع الحكومة- على طلب الدعم والموارد اللازمة من المجتمع الدولي، انطلاقاً من الائتحام والتضامن الدولي والمسؤولية المتبادلة، لتقديم المساعدة على النحو التالي:
- ١-٢ الغذاء، وهذا يتضمن الشراء، التوصيل، والتوزيع. يعتبر برنامج الغذاء العالمي المسؤول الأول عن تقديم الغذاء للاجئين.
 - ٢-٢ الماء والصرف الصحي بالتعاون الوثيق مع "اليونيسيف".
 - ٣-٢ العناية الصحية.
 - ٤-٢ المأوى (متضمناً الاصلاحات والترميمات الضرورية وأيضاً بناء المنافع العامة).

و- "مذكرة التفاهم ١٩٩٨" ويقصد بها مذكرة التفاهم الموقعة في ١٩٩٨/٤/٥، ما بين حكومة المملكة الأردنية الهاشمية ومكتب المفوضية السامية لشؤون اللاجئين،
ي- "المنتفعين" ويقصد بهم هؤلاء الذين هم بحاجة الى مساعدات انسانية بسبب الاضطرابات المحتملة كنتيجة للأوضاع السائدة في العراق.

المادة الثانية الغاية من رسالة التفاهم

- ١- تشكل رسالة التفاهم الاطار والشروط التي سوف تعمل من خلالها كل من الحكومة والمفوضية على توفير الحماية الدولية والمساعدات الانسانية.
- ٢- لهذا الغاية، ومن أجل توفير منافع وتسهيلات آمنة للمنتفعين من نظام الحماية المؤقتة، فلقد اعتبر الطرفان أنه من الضروري تأسيس مركز في منطقة الحدود.
- ٣- إن هذا المركز سوف يقوم بتوفير الإيواء للعراقيين وغيرهم من الجنسيات الأخرى الذين هم بحاجة الى الحماية المؤقتة، وذلك الى حين إيجاد حلول بديلة لهم، وبالخصوص في العودة الآمنة الى البلد الأصل أو بلد الإقامة الدائمة أو اعادة التوطين في بلد ثالث. إن نظام الحماية المؤقتة الى حين إيجاد حلول بديلة، لا يتضمن احتمالية الاندماج المحلي أو احتمالية الإقامة الدائمة على أراضي المملكة الأردنية الهاشمية.
- ٤- يكون "المركز" تحت المسؤولية العامة للحكومة، مع مساعدة المجموعة الدولية، وبالتنسيق مع "المفوضية" حيث أنها الوكالة المختصة وذات الدور القيادي.
- ٥- لقد تم تعيين الهيئة الخيرية الهاشمية من قبل الحكومة لادارة وتنظيم "المركز" وللتسيق مع المفوضية والشركاء المختصين لتوفير المساعدة للمقيمين في المركز.
- ٦- وتم أيضا تعيين الهيئة الخيرية الهاشمية من قبل الحكومة على اعتبارها الجهة المختصة وذات الدور القيادي في تنسيق جهود المنظمات غير الحكومية عند القيام بواجباتها داخل "المركز".
- ٧- ولهذه الغاية، فإن اتفاقية جانبية ومنفصلة تم الاتفاق عليها ما بين الهيئة الخيرية الهاشمية والمفوضية السامية.

رسالة تفاهم بين حكومة المملكة الأردنية الهاشمية
ومكتب المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين

بينما توصلت كلا من حكومة المملكة الأردنية الهاشمية ومكتب المفوضية السامية لشؤون اللاجئين الى اتخاذ المعايير التحضيرية المناسبة وذلك للاستجابة لأي معاناة انسانية تتطلب تطبيق نظام الحماية الدولية والمساعدة الانسانية لهؤلاء الأشخاص الذين بحاجة إليها نتيجة للاضطرابات المحتملة جراء الأوضاع السائدة في المنطقة،

وهنا تجدر الإشارة الى الاتفاقية الموقعة في ١٩٩٧/٧/٣٠، بين حكومة المملكة الأردنية الهاشمية ومكتب المفوضية السامية لشؤون اللاجئين، وسوف يتم الإشارة إليها "بالاتفاقية"،

وأيضاً يتم الإشارة هنا الى مذكرة التفاهم الموقعة في ١٩٩٨/٤/٥، ما بين حكومة المملكة الأردنية الهاشمية ومكتب المفوضية السامية لشؤون اللاجئين ويتم الإشارة إليها "بمذكرة التفاهم"،

وفي اطار التعاون الانساني المستمر، فقد اتفق كل من الطرفين على ما يلي:-

المادة الأولى
التعريفات

لغايات رسالة التفاهم هذه فإن المصطلحات الواردة يكون المقصود بها ما يلي:

- أ- "الحكومة" يقصد بها حكومة المملكة الأردنية الهاشمية.
- ب- "الطرفان" يقصد بهما حكومة المملكة الأردنية الهاشمية ومكتب المفوضية السامية لشؤون اللاجئين.
- ج- "الاتفاقية العامة" يقصد بها الاتفاقية الخاصة بالامتيازات والحصانة التي تتمتع بها الأمم المتحدة والتي تم تبنيها من قبل الجمعية العمومية التابعة للأمم المتحدة في ١٩٤٦/٢/١٣،
- د- "المفوضية السامية لشؤون اللاجئين" يقصد بها جميع المكاتب والمواقع والتركيبات الاضافية والتسهيلات المكتسبة في داخل البلد،
- هـ- "الاتفاقية" يقصد بها الاتفاقية المبرمة ما بين حكومة المملكة الأردنية الهاشمية ومكتب المفوضية السامية لشؤون اللاجئين في ١٩٩٧/٧/٣٠، والموقعة من قبل وزير الخارجية بالنيابة عن حكومة المملكة الأردنية الهاشمية وممثل المفوضية في الأردن بالنيابة عن المفوضية السامية لشؤون اللاجئين،

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

LETTER OF UNDERSTANDING BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN AND THE OFFICE OF THE UNITED
NATIONS HIGH COMMISSIONER FOR REFUGEES

Whereas the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan and UNHCR are resolved to ensure that adequate preparatory measures are in place to respond to any humanitarian crisis requiring the provision of international protection and humanitarian assistance to persons in need because of possible hostilities as a result of current events in the region;

RECALLING the Agreement signed on 30 July 1997 between the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan and the United Nations High Commissioner for Refugees hereinafter referred to as "the Agreement";

RECALLING the Memorandum of Understanding signed on 5 April 1998 between the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan and the Office of the United High Commissioner for Refugees hereinafter referred to as "the 1998 MOU";

HAVE, in the spirit of continued humanitarian co-operation, reached the following understanding:

Article I. Definitions

For the purpose of this Letter of Understanding the following definitions shall apply:

- a) "Government" means the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan;
- b) "Parties" mean the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan and UNHCR
- c) "General Convention" means the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations adopted by the General Assembly of the United Nations on 13 February 1946;
- d) "UNHCR" means all the offices and premises, installations and facilities occupied or maintained in the country;
- e) "The Agreement" means the Agreement concluded between the Government of Jordan and the UNHCR dated 30 July 1997, signed by the Minister of Foreign Affairs on behalf of the Government and by the UNHCR Representative.
- f) The "1998 MOU" means the Memorandum of Understanding signed on 5 April 1998 between the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan and the Office of the United High Commissioner for Refugees.
- g) "Beneficiaries" means persons in urgent need of humanitarian assistance caused by possible hostilities as a result of the current events in Iraq.

Article 2. Purpose of Letter of Understanding

1. This Letter of Understanding embodies the framework and conditions under which the Government and UNHCR shall provide international protection and humanitarian assistance.

2. To this effect and in order to provide for safe facilities for the temporary protection of beneficiaries, the Parties consider it necessary to establish a Centre in the border area.

3. The Centre shall provide accommodation to Iraqi and other nationals in need of temporary protection, pending longer-term and durable solutions, in particular the safe return to their country of origin or habitual residence or resettlement in third countries. The provision of temporary protection, pending a longer-term solution, does not include the possibility of local integration, assimilation or permanent residency in the territory of the Hashemite Kingdom of Jordan.

4. The Centre shall be under the overall responsibility of the Government, assisted by the international community, in co-ordination with UNHCR as the lead agency.

5. The Jordan Hashemite Charity Organisation has been designated by the Government to manage and administer the Centre and to co-ordinate with UNHCR and other relevant partners in assisting the residents of the Centre.

6. The Jordanian Government designates the Hashemite Charity Organisation as the leading organisation to co-ordinate the efforts of NGOs to carry out their duties in the Centre.

7. For this purpose, a separate sub-agreement has been concluded between the Jordan Hashemite Charity Organisation and the UNHCR.

Article 3. Obligation of the parties

1. Under this Letter of Understanding the Government undertakes the following:

1.1 Facilitate visa procedures for UNHCR officials and UNHCR's NGO partners' staff;

1.2 Facilitate the temporary registration of Implementing Partners;

1.3 Facilitate the clearance, installation and use of all necessary communication facilities of UNHCR and its partners;

1.4 Identify, by mutual agreement, suitable additional areas for the temporary accommodation of beneficiaries, pending durable solutions;

1.5 Assume responsibility for admission and immigration procedures, in accordance with the principle of non-refoulement, including the facilitation of transit (entry and exit) of beneficiaries;

1.6 The registration of all beneficiaries in need of temporary protection;

1.7 Provide UNHCR and its Implementing Partners with assistance and logistical support including duty-free custom clearance, storage space and the right for re-exportation if necessary;

1.8 Facilitate and grant UNHCR and its Implementing Partners access to all areas where beneficiaries are located unless security considerations dictates otherwise following advice from the Government in consultations with UNSECCORD;

1.9 Facilitate the provision of clean potable water;

1.10 Support - through the national health institutions - the provision of medical care to beneficiaries;

1.11 Facilitate the provision of transportation (buses, trucks, etc.) of beneficiaries, food and non-food items.

2. UNHCR, in co-operation with the Government, will seek the support and necessary resources of the international community, in a spirit of international solidarity and burden-sharing, to assist in the provision of:

2.1 Food - including procurement, delivery and distribution. The World Food Programme (WFP) is primarily responsible for the provision of food for refugees.

2.2 Water and sanitation in close cooperation with UNICEF;

2.3 Health care;

2.4 Shelter (including necessary maintenance as well as construction of common facilities);

2.5 Non-Food items;

2.6 Transportation;

2.7 Family tracing and reunification in close coordination with CRC;

2.8 Support and logistics for the registration of the residents of the Centre;

2.9 Community services, including education for children in cooperation with UNICEF.

2.10 Other necessary protection and assistance measures for particularly vulnerable persons.

2.11 Other necessary services and assistance measures.

Article 4. General provisions

1. This Letter of Understanding shall enter into force on the date of its signature by both Parties and shall continue to be in force until terminated under paragraph 6 of this Article.

2. Nothing in this Letter of Understanding shall prejudice the mandate of the United Nations Relief Works Agency for Palestine Refugees in the Near East (UNRWA).

3. This Letter of Understanding shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the agreement in their context and in the light of its object and purpose. Each Party shall give full and sympathetic consideration to any proposal advanced by the other Party under this paragraph.

4. Nothing in this Letter of Understanding shall prejudice the rights, privileges and immunities of UN staff under the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations dated 13 February 1946

5. Nothing contained in this Letter of Understanding shall be deemed a waiver, express or implied, of any privilege or immunity which UNHCR may enjoy, whether pursuant to the General Convention to which the Hashemite Kingdom of Jordan became a party on 3 January 1958 or the Agreement.

6. This Letter of Understanding shall cease to be in force six months after either of the Parties gives notice in writing to the other of its decision to terminate, except as regards the normal cessation of the activities of UNHCR in the country and the disposal of its property in the country.

7. Any dispute between the Government and UNHCR arising out of the interpretation or execution of this Letter of Understanding shall be settled by mutual agreement.

In witness whereof the undersigned, being duly appointed representatives of UNHCR and the Government, respectively, have on behalf of the Parties signed this Memorandum of Understanding in two original copies in English and Arabic language. For purposes of interpretation and in case of disputes, the English text shall prevail.

Done at Amman this 15th day of April 2003

For the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan :

For the Office of the United Nations High Commissioner for Refugees :

[TRANSLATION - TRADUCTION]

LETTRE D'ENTENTE ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME
HACHEMITE DE JORDANIE ET L'OFFICE DU HAUT COMMISSARIAT
DES NATIONS UNIES POUR LES REFUGIES

Considérant que le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie et le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés sont résolus à faire en sorte que des mesures préparatoires adéquates aient été prises pour faire face à toute crise humanitaire exigeant qu'une protection internationale et une assistance humanitaire soient fournies aux personnes se trouvant dans le besoin du fait des hostilités qui pourraient se produire par suite des événements actuels dans la région ;

Rappelant l'Accord signé le 30 juillet 1997 entre le Gouvernement du Royaume hachémite du Royaume de Jordanie et le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, ci-après dénommé " l'Accord " ;

Rappelant le Mémoire d'accord signé le 5 avril 1998 entre le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie et l'Office du Haut Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés, ci-après dénommé " le Mémoire de 1998 " ;

Se sont, dans un esprit de constante coopération humanitaire, entendus sur les points suivants :

Article premier. Définitions

Aux fins de la présente Lettre d'entente, les définitions ci-après s'appliquent :

a) le terme " Gouvernement " désigne le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie ;

b) le terme " Parties " désigne le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie et le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) ;

c) l'expression " Convention générale " désigne la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies approuvée par l'Assemblée générale des Nations Unies, le 13 février 1946 ;

d) le sigle " HCR " désigne tous les bureaux et locaux, installations et services occupés ou maintenus dans le pays ;

e) le terme " l'Accord " désigne l'Accord conclu entre le Gouvernement de Jordanie et le HCR en date du 30 janvier 1997, signé par le Ministre des Affaires étrangères pour le compte du Gouvernement et par le représentant du HCR ;

f) l'expression " Mémoire de 1998 " désigne le Mémoire d'accord signé le 5 avril 1998 entre le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie et l'Office du Haut Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés ;

g) le terme " bénéficiaires " désigne les personnes ayant un besoin urgent d'assistance humanitaire suite aux hostilités qui pourraient se produire du fait des événements actuels en Iraq.

Article 2. Objet de la Lettre d'entente

1. La présente Lettre d'entente définit le cadre et les conditions dans lesquels le Gouvernement et le HCR fourniront une protection internationale et une assistance humanitaire.

2. A cet effet et afin de fournir des services sûrs pour assurer la protection temporaire des bénéficiaires, les Parties jugent nécessaire d'établir un Centre dans la zone frontalière.

3. Le Centre fournira des logements aux nationaux irakiens et autres ayant besoin de protection temporaire, en attendant que soient mises en place des solutions durables à long terme, comportant en particulier leur retour en toute sécurité dans leur pays d'origine ou à leur domicile habituel ou leur réinstallation dans des pays tiers. La protection temporaire fournie, en attendant une solution à long terme, ne comporte pas la possibilité d'une intégration locale, d'une assimilation ou d'une résidence permanente sur le territoire du Royaume hachémite de Jordanie.

4. Le Centre sera sous la responsabilité générale du Gouvernement, assisté par la communauté internationale, en coordination avec le HCR en tant que chef de file.

5. L'Organisation philanthropique hachémite jordanienne a été désignée par le Gouvernement en tant qu'organisme chargé de gérer et d'administrer le Centre et de coordonner, avec le HCR et autres partenaires pertinents, l'activité d'assistance aux résidents du Centre.

6. Le Gouvernement jordanien confie à l'Organisation philanthropique hachémite jordanienne le soin principal de coordonner les efforts faits par les ONGs pour s'acquitter de leurs tâches au Centre.

7. Un Accord subsidiaire distinct a été conclu à cet effet entre l'Organisation philanthropique hachémite jordanienne et le HCR.

Article 3. Obligation des Parties

1. En vertu de la présente Lettre d'entente, le Gouvernement s'engage à ce qui suit :

1.1 faciliter les procédures d'obtention des visas pour les fonctionnaires du HCR et le personnel des ONGs qui collaborent avec le HCR ;

1.2 faciliter l'enregistrement temporaire des partenaires chargés de la mise en œuvre ;

1.3 faciliter l'installation et l'utilisation de toutes les installations de communication nécessaires au HCR et à ses partenaires ;

1.4 déterminer, par voie d'accord mutuel, des zones supplémentaires pour assurer l'hébergement temporaire des bénéficiaires en attendant des solutions durables ;

1.5 assumer la responsabilité des procédures d'admission et d'immigration, conformément aux principes du non refoulement, y compris des mesures visant à faciliter le passage en transit (entrée et sortie) des bénéficiaires ;

1.6 assurer l'enregistrement de tous les bénéficiaires ayant besoin d'une protection temporaire ;

1.7 Fournir au HCR et aux partenaires chargés de la mise en œuvre une assistance et un soutien logistique comprenant le dédouanement hors taxe, une aire d'entreposage et un droit de réexportation si besoin est ;

1.8 Faciliter et accorder au HCR et aux partenaires chargés de la mise en œuvre l'accès à toutes les zones où se trouvent des bénéficiaires, sauf si des considérations de sécurité exigent qu'il en soit autrement suite à un avis du Gouvernement en consultation avec UNSEC-CORD ;

1.9 Faciliter l'approvisionnement en eau potable propre ;

1.10 Appuyer, par l'intermédiaire des institutions nationales de santé, la fourniture de soins médicaux aux bénéficiaires ;

1.11 Faciliter la fourniture de moyens de transport (autobus, camion, etc.) ainsi que de produits alimentaires et autres ;

2 Le HCR, en collaboration avec le Gouvernement, recherchera le soutien et les ressources nécessaires auprès de la communauté internationale, dans un esprit de solidarité internationale et de partage des fardeaux, afin qu'elle l'aide à fournir :

2.1 des produits alimentaires, ceux-ci comprenant l'achat, la livraison et la distribution. Le programme alimentaire mondial (PAM) est responsable au premier chef de la fourniture d'aliments aux réfugiés ;

2.2 de l'eau et des installations d'assainissement, en étroite coopération avec l'UNICEF ;

2.3. des soins de santé ;

2.4. des abris (y compris l'entretien nécessaire et la construction d'installations communes) ;

2.5 des produits autres qu'alimentaires ;

2.6 des transports ;

2.7 des services de recherche et de réunification des familles en étroite coordination avec le CICR ;

2.8 des services d'appui et de logistique pour l'enregistrement des résidents du Centre ;

2.9 des services collectifs, comprenant l'éducation des enfants en coopération avec l'UNICEF ;

2.10 toutes autres mesures de protection et d'assistance nécessaires pour les personnes particulièrement vulnérables ;

2.11 tous autres services et mesures d'assistances nécessaires.

Article 4. Dispositions générales

1. La présente Lettre d'entente entrera en vigueur à la date de sa signature par les deux Parties et continuera à produire ses effets jusqu'à ce qu'elle soit dénoncée en vertu du paragraphe 6 du présent article.

2. Aucune disposition de la présente Lettre d'entente ne porte atteinte au mandat de l'Office de secours et de travaux des Nations Unies pour les réfugiés de Palestine dans le Proche Orient (UNRWA).

3. La présente Lettre d'entente doit être interprétée de bonne foi en donnant aux termes de l'accord le sens qui doit normalement leur être donné, en fonction du contexte et compte

tenu de son objet et de ses buts. Chacune des Parties examine à fond et avec bienveillance toute proposition soumise par l'autre Partie en vertu du présent paragraphe.

4. Aucune disposition de la présente Lettre d'entente ne porte atteinte aux droits, privilèges et immunités du personnel des Nations Unies en vertu de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies du 13 février 1946.

5. Aucune mention de la présente Lettre d'entente ne saurait être interprétée comme une levée, expresse ou implicite, de tout privilège ou immunité dont le HCR peut jouir, que ce soit en application de la Convention générale à laquelle le Royaume hachémite de Jordanie est devenu partie le 3 janvier 1958 ou de l'Accord.

6. La présente Lettre d'entente cessera de produire ses effets six mois après que l'une des Parties aura informé l'autre par écrit de sa décision de la dénoncer, sauf pour ce qui est de la cessation normale des activités du HCR et de l'aliénation de ses biens dans le pays.

7. Tout différend entre le Gouvernement et le HCR découlant de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Lettre d'entente sera réglé par accord par voie d'accord mutuel.

En foi de quoi, les soussignés, qui ont été dûment nommés représentants du HCR et du Gouvernement respectivement, ont, pour le compte des Parties, signé la présente Lettre d'entente en deux exemplaires originaux, en langues anglaise et arabe. Aux fins d'interprétation et en cas de différend, le texte anglais prévaut.

Fait à Amman, ce 15 avril 2003

Pour le Gouvernement du Royaume Hachémite de Jordanie :

Pour l'Office du Haut Commissaire des Nations Unies pour les Réfugiés :

No. 39513

**International Bank for Reconstruction and Development
and
Bulgaria**

Loan Agreement (Social Investment and Employment Promotion Project) between the Republic of Bulgaria and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995, as amended through 6 October 1999). Sofia, 29 January 2003

Entry into force: *15 April 2003 by notification*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Bank for Reconstruction and Development, 22 August 2003*

Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

**Banque internationale pour la reconstruction et le
développement
et
Bulgarie**

Accord de prêt (Projet d'investissements sociales et de promotion de l'emploi) entre la République de Bulgarie et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Sofia, 29 janvier 2003

Entrée en vigueur : *15 avril 2003 par notification*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 22 août 2003*

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 39514

**International Development Association
and
Armenia**

**Development Credit Agreement (Fifth Structural Adjustment Credit (SACV))
between the Republic of Armenia and the International Development Association
(with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit
Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999).
Washington, 14 March 2003**

Entry into force: *17 April 2003 by notification*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Development
Association, 22 August 2003*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations
to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

**Association internationale de développement
et
Arménie**

**Accord de crédit de développement (Cinquième crédit d'ajustement structurel
(SACV)) entre la République d'Arménie et l'Association internationale de
développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de
crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6
octobre 1999). Washington, 14 mars 2003**

Entrée en vigueur : *17 avril 2003 par notification*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Association internationale
de développement, 22 août 2003*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée
générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies,
tel qu'amendé.*

No. 39515

**International Development Association
and
Bolivia**

Development Credit Agreement (Second Programmatic Structural Adjustment Credit for Decentralization) between the Republic of Bolivia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 23 June 2003

Entry into force: *26 June 2003 by notification*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Development Association, 22 August 2003*

Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

**Association internationale de développement
et
Bolivie**

Accord de crédit de développement (Deuxième crédit d'ajustement structurel programmatique pour la décentralisation) entre la République de Bolivie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 23 juin 2003

Entrée en vigueur : *26 juin 2003 par notification*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Association internationale de développement, 22 août 2003*

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 39516

**International Bank for Reconstruction and Development
and
Brazil**

Loan Agreement (Programmatic Human Development Sector Reform Loan) between the Federative Republic of Brazil and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Brasília, 29 March 2003

Entry into force: 4 April 2003 by notification

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Bank for Reconstruction and Development, 22 August 2003*

Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

**Banque internationale pour la reconstruction et le
développement
et
Brésil**

Accord de prêt (Prêt pour la réforme du secteur de développement humain programmatique) entre la République fédérative du Brésil et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Brasília, 29 mars 2003

Entrée en vigueur : 4 avril 2003 par notification

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 22 août 2003*

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 39517

**International Development Association
and
Bolivia**

Development Credit Agreement (Social Safety Net Sector Adjustment Credit) between the Republic of Bolivia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 23 June 2003

Entry into force: *26 June 2003 by notification*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Development Association, 22 August 2003*

Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

**Association internationale de développement
et
Bolivie**

Accord de crédit de développement (Crédit d'ajustement dans le secteur de la sécurité sociale) entre la République de Bolivie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 23 juin 2003

Entrée en vigueur : *26 juin 2003 par notification*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Association internationale de développement, 22 août 2003*

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 39518

**Belgium
and
Bangladesh**

Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the People's Republic of Bangladesh on air transport (with annex). Brussels, 20 January 1995

Entry into force: *28 January 2003 by notification, in accordance with article 22*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 28 August 2003*

**Belgique
et
Bangladesh**

Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République populaire du Bangladesh relatif au transport aérien (avec annexe). Bruxelles, 20 janvier 1995

Entrée en vigueur : *28 janvier 2003 par notification, conformément à l'article 22*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 28 août 2003*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF
BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF
BANGLADESH ON AIR TRANSPORT

The Government of the Kingdom of Belgium

and

The Government of the People's Republic of Bangladesh

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

Desiring to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

Have agreed as follows

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;

b) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;

c) the term "aeronautical authorities" means : in the case of Belgium, The Ministry of Communications and, in the case of Bangladesh, Chairman, Civil Aviation Authority, or in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

d) the terms "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

e) the term "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;

f) the term "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

g) the term "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and condi-

tions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

h) The term "Change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;

i) the terms "aircraft equipment", "ground equipment", "aircraft stores", "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party :

- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- c) to make stops in the said territory for purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation to operate services

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, an airline to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

Article 4. Authorization to operate services

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party pursuant to Article 3 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant without delay to the airline so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

Article 5. Revocation or suspension of operating authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorization or impose conditions, temporarily or permanently;

a) in the event of failure by such airline to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;

c) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

d) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 17 of this Agreement.

Article 6. Application of laws and regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party;

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

Article 7. Certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

Article 8. Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any

request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

Article 9. User charges

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airline using the facilities and services, where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

Article 10. Customs and Excise

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are :

a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.

3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.

5. The exemptions provided for by this article shall be available where the designated airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph I of this article.

Article 11. Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services between and beyond their respective territories on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airline of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic, subject to the Annex.

4. The designated airlines shall, not later than thirty (30) days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include i.a. the type of service, the aircraft to be used, the frequencies and the flight schedules.

This shall likewise apply to later changes.

In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

Article 12. Change of gauge

For any segment, or segments of the respective routes a designated airline may during any one continuous flight, change type of aircraft at any point of the route.

Article 13. Tariffs

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines, if possible after consultation between those airlines.

2. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines over all or part of the same route.

3. The tariffs shall be submitted to and received by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.

If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.

In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 17 of this Agreement and endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 18 of this Agreement.

6. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement.

If within the period of ninety (90) days from the date of receipt of a notice of dissatisfaction, a new tariff cannot be established, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this article shall apply.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article or article 18 of this Agreement.

8. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provision of paragraph 4 of article 18 of this Agreement.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by them and are not subject to rebates.

Article 14. Staff requirements

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel of any nationality acceptable to the Contracting Parties or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such law and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.

4. To the extent permitted under national law, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties.

Article 15. Sales and revenues

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.

Any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer freely convertible currencies of the excess of receipts over expenditures earned in the territory of the other Contracting Party. The procedure followed for such transfer, however, shall be in accordance with Foreign Exchange Control Regulation of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived

by that airline in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

This provision shall not have effect if a Convention for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption shall be in force between the two Contracting Parties.

Article 16. Exchange of information

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airline to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorized service patterns.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

3. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic on the agreed services showing the points of embarkation and disembarkation.

Article 17. Consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close cooperation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18. Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.

3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows :

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, through diplomatic channels, of a request for arbitration from the other Contracting Party. These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days.

The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

Article 19. Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

3. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 20. Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Organization.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization

Article 22. Entry into force

Each of the Contracting Parties shall notify the other Contracting Party of the completion of the procedures required by its law for the bringing into force of this Agreement.

The Agreement shall enter into force on the thirtieth day after the date of the later of these notifications.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Brussels, on this twentieth day of January 1995, each version being equally authentic.

For the Government of the Kingdom of Belgium :

F. VANDENBROUCKE
Minister of Foreign Affairs

For the Government of the People's Republic of Bangladesh :

S. HASAN AHMAD
Ambassador

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of the Kingdom of Belgium

Points of departure	Intermediate points	Points in Bangladesh	Points beyond
Points in Belgium	Any points	1) Dhaka 2) Any point in Bangladesh, subject to governmental approval	3 points to be notified later

2. Routes of the People's Republic of Bangladesh

Points of departure	Intermediate points	Points in Belgium	Points beyond
Points in Bangladesh	Any points	1) Brussels 2) Any point in Belgium, subject to governmental approval	2 points in the United States of America and 1 point in Canada

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Contracting Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.

[TRANSLATION - TRADUCTION]¹

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DU BANG-
LADESH RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et
Le Gouvernement de la République populaire du Bangladesh
Ci-après dénommées Parties Contractantes;

Etant parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Soucieux de garantir le meilleur niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1er. Définitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) le terme " Convention " signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes ou aient été ratifiées par celles-ci;

b) le terme " Accord " signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;

c) le terme " Autorités aéronautiques " signifie dans le cas de la Belgique, le Ministère des Communications et, dans le cas de Bangladesh Président, l'Autorité de l'Aviation civile ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

d) les termes " Territoire ", " Service aérien ", " Service aérien international ", " Entreprise de transport aérien " et " Escale non commerciale " ont la signification qui leur est attribuée respectivement dans les articles 2 et 96 de la Convention;

e) le terme " Entreprise de transport aérien désignée " signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles 3 et 4 du présent Accord;

1. Translation supplied by the Government of Belgium - Traduction fournie par le Gouvernement belge.

f) le terme " Services convenus " signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;

g) le terme " Tarifs " signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier;

h) le terme " Rupture de charge " signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;

i) les termes " équipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces de rechange " ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention.

Article 2. Octroi de droits

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante :

a) survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;

b) faire des escales non commerciales dans ledit territoire;

c) faire des escales dans ledit territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Rien dans le paragraphe 1er du présent article ne saurait être interprété comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

Article 3. Désignation pour l'exploitation des services

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante a le droit de retirer par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et de désigner une autre.

Article 4. Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes aux termes de l'article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Dès réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

Article 5. Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation des services

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'article 4 du présent Accord à l'égard de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante :

a) si l'entreprise en cause ne peut prouver qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation du service aérien international;

b) si, dans l'exploitation des services, l'entreprise en cause enfreint les conditions énoncées dans le présent Accord;

c) si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie Contractante;

d) si la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1er du présent article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'article 17 du présent Accord.

Article 6. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie Contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la

quarantaine seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante et par ses équipages et ses passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire.

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1er et 2 du présent article, ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations y associées sous son contrôle.

Article 7. Certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

Chaque Partie Contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1er du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'article 17 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'article 5 du présent Accord.

Article 8. Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.

3. Les Parties Contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le

14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

4. Les Parties Contractantes dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie Contractante s'engage à observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.

6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, ou lorsqu'il y a menace d'un tel acte, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

7. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'article 5 du présent Accord.

Article 9. Droits d'utilisation

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ne doivent pas être plus élevés que ceux qui sont imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.

2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et l'entreprise de transport aérien désignée qui utilise les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devraient être données avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués les changements.

Article 10. Droits de douane et d'accises

1. Chaque Partie Contractante exempte l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise désignée.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1er du présent article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie Contractante accordant l'exemption, lorsqu'ils sont :

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ou pour son compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie Contractante;

b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou au départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal des aéronefs et l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie Contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

4. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.

5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes a conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1er du présent article.

Article 11. Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre les territoires des Parties Contractantes qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic et ce, conformément à l'Annexe.

4. Les entreprises de transports aériens désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

Article 12. Rupture de charge

Sur tout secteur ou secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'avion utilisé en n'importe quel point de la route.

Article 13. Tarifs

1. Les Parties Contractantes admettront qu'un tarif sur une des routes spécifiées dans l'Annexe sera établi par une des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt des usagers et, s'il convient, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la même route.

3. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes et reçus par elles au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques peuvent accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes n'ont pas exprimé leur désaccord aux au-

torités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les tarifs seront considérés comme approuvés et entreront en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.

Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis de désaccord doit être donné sera de moins de trente (30) jours.

4. Si un désaccord a été exprimé conformément au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes tiendront des consultations conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord et s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent article, ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ne sont plus d'accord sur un tarif établi, elles doivent en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et les entreprises de transport aérien désignées doivent essayer, si nécessaire, de parvenir à un accord.

Si, dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de l'avis de désaccord, un nouveau tarif ne peut être fixé les procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article s'appliquent.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 18 du présent Accord.

8. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie Contractante ne l'ont approuvé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 18 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforcent de s'assurer que les tarifs imposés et perçus sont conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés et qu'ils ne font pas l'objet de rabais.

Article 14. Personnel

1. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes est autorisée, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par son propre personnel quelle que soit la nationalité ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

3. Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque

Partie Contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1er du présent article.

4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

Article 15. Ventes et recettes

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

Toute personne peut acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

2. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par ladite entreprise sur son territoire. Ces transferts se feront en respect de la réglementation en matière de contrôle d'opérations de change étrangères de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle les recettes ont été réalisées.

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que ladite entreprise tire, sur le territoire de la première Partie Contractante de l'exploitation de services internationaux de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.

Article 16. Echange d'information

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination, à travers ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour des services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les ordres d'exemption, et les tableaux de services autorisés.

2. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, horaires, y compris les modifications y apportées, ainsi que toute information pertinente concernant l'exploitation des ser-

vices convenus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information requise propre à prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

3. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

Article 17. Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application et le respect des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Sauf entente contraire entre les deux Parties Contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

Article 18. Règlements des différends

1. Si un différend naît entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit : Chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties Contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent article.

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie Contractante pourra appliquer l'article 5 du présent Accord.

5. Les frais d'arbitrage seront partagés à parts égales entre les Parties Contractantes.

Article 19. Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1er du présent article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la Convention multilatérale.

3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 20. Dénonciation

1. Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique sa décision de dénoncer le présent Accord.

Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 21. Enregistrement

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Chacune des Parties Contractantes informera l'autre Partie contractante de l'accomplissement des formalités légales requises pour l'entrée en vigueur du présent Accord.

Le présent Accord entrera en vigueur le trentième jour suivant la date de la dernière notification.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Bruxelles, le 20 janvier 1995 en deux exemplaires en langue anglaise, les deux textes faisant foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

FRANK VANDENBROUCKE
Ministre des Affaires étrangères

Pour le Gouvernement de la République populaire du Bangladesh :

S. HASAN AHMAD
Ambassadeur

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes du Bangladesh

Points au départ	Point intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points en Bangladesh	Points au choix	1) Bruxelles 2) Points au choix en Belgique moyennant accord gouvernemental	2 points aux Etats-Unies d'Amérique et 1 point au Canada

1. Routes de la Belgique

Points au départ	Point intermédiaires	Points en Bangladesh	Points au-delà
Points en Belgique	Points au choix	1) Dhaka 2) Points au choix en Bangladesh moyennant accord gouvernemental	3 points notifier ultérieurement

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues et aussi les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.

No. 39519

**Belgium
and
Lithuania**

Convention between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of Lithuania for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income (with protocol). Brussels, 26 November 1998

Entry into force: *5 May 2003 by notification, in accordance with article 30*

Authentic texts: *Dutch, English, French and Lithuanian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 28 August 2003*

**Belgique
et
Lituanie**

Convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Lituanie tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu (avec protocole). Bruxelles, 26 novembre 1998

Entrée en vigueur : *5 mai 2003 par notification, conformément à l'article 30*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais, français et lituanien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 28 août 2003*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

**OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE
EN
DE REGERING VAN DE REPUBLIEK LITOUWEN
TOT HET VERMIJDEN VAN DUBBELE BELASTING EN TOT HET VOORKOMEN
VAN HET ONTGAAN VAN BELASTING INZAKE BELASTINGEN NAAR HET
INKOMEN**

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

en

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK LITOUWEN

WENSENDE een Overeenkomst te sluiten tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting inzake belastingen naar het inkomen, zijn het volgende overeengekomen :

HOOFDSTUK I. - WERKINGSFEER VAN DE OVEREENKOMST

ARTIKEL 1

Personen op wie de Overeenkomst van toepassing is

Deze Overeenkomst is van toepassing op personen die inwoner zijn van een overeenkomstsluitende Staat of van beide overeenkomstsluitende Staten.

ARTIKEL 2

Belastingen waarop de Overeenkomst van toepassing is

1. Deze Overeenkomst is van toepassing op belastingen naar het inkomen die, ongeacht de wijze van heffing, worden geheven ten behoeve van een overeenkomstsluitende Staat, van de staatkundige onderdelen of plaatselijke gemeenschappen daarvan.
2. Als belastingen naar het inkomen worden beschouwd alle belastingen die worden geheven naar het gehele inkomen of naar bestanddelen van het inkomen, daaronder begrepen belastingen naar voordelen verkregen uit de vervreemding van roerende of onroerende goederen, alsmede belastingen naar waardevermeerdering.
3. De bestaande belastingen waarop de Overeenkomst van toepassing is, zijn met name:
 - a) In Litouwen :
 - (i) de belasting naar de winst van rechtspersonen (juridiniu asmenu pelno mokestis);
 - (ii) de belasting naar het inkomen van natuurlijke personen (fiziniu asmenu pajamu mokestis);(hierna te noemen "de Litouwse belasting");
 - b) in België :
 - (i) de personenbelasting;
 - (ii) de vennootschapsbelasting;
 - (iii) de rechtspersonenbelasting;
 - (iv) de belasting van niet-inwoners;
 - (v) de aanvullende crisisbijdrage;met inbegrip van de voorheffingen, de opcentiemen op die belastingen en voorheffingen, alsmede de aanvullende belastingen op de personenbelasting;
(hierna te noemen "Belgische belasting").

4. De Overeenkomst is ook van toepassing op alle gelijke of in wezen gelijksoortige belastingen die na de datum van de ondertekening van de Overeenkomst naast of in de plaats van de bestaande belastingen worden geheven. De bevoegde autoriteiten van de overeenkomstsluitende Staten delen elkaar de belangrijkste wijzigingen die in hun onderscheidene belastingwetten zijn aangebracht, mede.

HOOFDSTUK II. - BEGRIPSBEPALINGEN

ARTIKEL 3

Algemene bepalingen

1. Voor de toepassing van deze Overeenkomst, tenzij het zinsverband anders vereist :
- a) betekent de uitdrukking "Litouwen", de Republiek Litouwen en, in aardrijkskundig verband gebruikt, omvat zij het territorium van de Republiek Litouwen en elk ander gebied grenzend aan de territoriale zee van de Republiek Litouwen waarover, krachtens de wetgeving van de Republiek Litouwen en in overeenstemming met het internationale recht, de rechten van Litouwen kunnen worden uitgeoefend met betrekking tot de zeebodem en de ondergrond en de natuurlijke rijkdommen daarvan;
 - b) betekent de uitdrukking "België" het Koninkrijk België; in aardrijkskundig verband gebruikt, omvat zij het territorium van het Koninkrijk België, daarin inbegrepen de territoriale zee en de maritieme zones en de luchtgebieden waarover, in overeenstemming met het internationale recht het Koninkrijk België, soevereine rechten of zijn rechtsmacht uitoefent;
 - c) betekenen de uitdrukkingen "een overeenkomstsluitende Staat" en "de andere overeenkomstsluitende Staat", Litouwen of België, al naar het zinsverband vereist;
 - d) omvat de uitdrukking "persoon" een natuurlijke persoon, een vennootschap en elke andere vereniging van personen;
 - e) betekent de uitdrukking "vennootschap" elke rechtspersoon of elke eenheid die voor de belastingheffing als een rechtspersoon wordt behandeld;
 - f) betekenen de uitdrukkingen "onderneming van een overeenkomstsluitende Staat" en "onderneming van de andere overeenkomstsluitende Staat" onderscheidenlijk een onderneming gedreven door een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat en een onderneming gedreven door een inwoner van de andere overeenkomstsluitende Staat;
 - g) betekent de uitdrukking "internationaal verkeer" elk vervoer door een schip of luchtvaartuig dat door een onderneming van een overeenkomstsluitende Staat wordt geëxploiteerd, behalve indien het schip of luchtvaartuig slechts tussen in de andere overeenkomstsluitende Staat gelegen plaatsen wordt geëxploiteerd;
 - h) betekent de uitdrukking "bevoegde autoriteit" :

- (i) in Litouwen, de Minister van Financiën of zijn bevoegde vertegenwoordiger;
 - (ii) in België, de Minister van Financiën of zijn bevoegde vertegenwoordiger;
- i) betekent de uitdrukking "onderdaan" :
- (i) elke natuurlijke persoon die de nationaliteit van een overeenkomstsluitende Staat bezit;
 - (ii) elke rechtspersoon, personenvennootschap en vereniging die zijn of haar rechtspositie als zodanig ontleent aan de wetgeving die in een overeenkomstsluitende Staat van kracht is;
 - (iii) in Litouwen, een privé-(particuliere) onderneming.
2. Voor de toepassing van de Overeenkomst op enig ogenblik door een overeenkomstsluitende Staat, heeft, tenzij het zinsverband anders vereist, elke daarin niet omschreven uitdrukking de betekenis welke die uitdrukking op dat ogenblik heeft volgens de wetgeving van die Staat met betrekking tot de belastingen waarop de Overeenkomst van toepassing is; elke betekenis onder de toepasselijke belastingwetgeving van die Staat heeft voorrang op de betekenis welke die uitdrukking heeft onder de andere wetten van die Staat.

ARTIKEL 4

Inwoner

1. Voor de toepassing van deze Overeenkomst betekent de uitdrukking "inwoner van een overeenkomstsluitende Staat" iedere persoon die, ingevolge de wetgeving van die Staat, aldaar aan belasting is onderworpen op grond van zijn woonplaats, verblijf, plaats van leiding, plaats van oprichting of enige andere soortgelijke omstandigheid. Die uitdrukking omvat eveneens de Staat zelf, de staatkundige onderdelen en plaatselijke gemeenschappen daarvan. Die uitdrukking omvat echter niet personen die in die Staat alleen terzake van inkomsten uit in die Staat gelegen bronnen aan belasting zijn onderworpen.
2. Indien een natuurlijke persoon ingevolge de bepalingen van paragraaf 1 inwoner van beide overeenkomstsluitende Staten is, wordt zijn toestand op de volgende wijze geregeld :
- a) hij wordt geacht alleen inwoner te zijn van de Staat waar hij een duurzaam tehuis tot zijn beschikking heeft; indien hij in beide Staten een duurzaam tehuis tot zijn beschikking heeft, wordt hij geacht alleen inwoner te zijn van de Staat waarmede zijn persoonlijke en economische betrekkingen het nauwst zijn (middelpunt van de levensbelangen);
 - b) indien niet kan worden bepaald in welke Staat hij het middelpunt van zijn levensbelangen heeft of indien hij in geen van de Staten een duurzaam tehuis tot zijn beschikking heeft, wordt hij geacht alleen inwoner te zijn van de Staat waar hij gewoonlijk verblijft;

- c) indien hij in beide Staten of in geen van beide gewoonlijk verblijft, wordt hij geacht alleen inwoner te zijn van de Staat waarvan hij onderdaan is;
 - d) indien hij onderdaan is van beide Staten of van geen van beide, regelen de bevoegde autoriteiten van de overeenkomstsluitende Staten de aangelegenheid in onderlinge overeenstemming.
3. Indien een andere dan een natuurlijke persoon ingevolge de bepalingen van paragraaf 1 inwoner is van beide overeenkomstsluitende Staten, zullen de bevoegde autoriteiten van de overeenkomstsluitende Staten trachten de aangelegenheid in onderlinge overeenstemming te regelen. Voor het verkrijgen van voordelen waarin de Overeenkomst voorziet wordt die persoon, bij ontstentenis van zulke overeenstemming, geacht geen inwoner te zijn van een van de overeenkomstsluitende Staten.

ARTIKEL 5

Vaste inrichting

1. Voor de toepassing van deze Overeenkomst betekent de uitdrukking "vaste inrichting" een vaste bedrijfsinrichting met behulp waarvan de werkzaamheden van een onderneming geheel of gedeeltelijk worden uitgeoefend.
2. De uitdrukking "vaste inrichting" omvat in het bijzonder :
 - a) een plaats waar leiding wordt gegeven;
 - b) een filiaal;
 - c) een kantoor;
 - d) een fabriek;
 - e) een werkplaats, en
 - f) een mijn, een olie- of gasbron, een steengroeve of enige andere plaats waar natuurlijke rijkdommen worden gewonnen.
3. De plaats van uitvoering van een bouwwerk, van constructie-, assemblage- of installatiewerkzaamheden of daarmee verband houdende werkzaamheden van toezichhoudende of adviserende aard, is slechts dan een vaste inrichting indien de duur van dat bouwwerk of die werkzaamheden negen maanden overschrijdt.
4. Niettegenstaande de voorgaande bepalingen van dit artikel wordt een "vaste inrichting" niet aanwezig geacht indien :
 - a) gebruik wordt gemaakt van inrichtingen, uitsluitend voor de opslag, uitstalling of aflevering van aan de onderneming toebehorende goederen;
 - b) een voorraad van aan de onderneming toebehorende goederen wordt aangehouden, uitsluitend voor de opslag, uitstalling of aflevering;
 - c) een voorraad van aan de onderneming toebehorende goederen wordt aangehouden, uitsluitend voor de bewerking of verwerking door een andere onderneming;

- d) een vaste bedrijfsinrichting wordt aangehouden, uitsluitend om voor de onderneming goederen aan te kopen of inlichtingen in te winnen;
 - e) een vaste bedrijfsinrichting wordt aangehouden, uitsluitend om voor de onderneming andere werkzaamheden die van voorbereidende aard zijn of het karakter van hulpwerkzaamheden hebben, te verrichten;
 - f) een vaste bedrijfsinrichting wordt aangehouden, uitsluitend om verscheidene van de in de subparagrafen a) tot e) vermelde werkzaamheden te verrichten, op voorwaarde dat het geheel van de werkzaamheden van de vaste bedrijfsinrichting van voorbereidende aard is of het karakter van hulpwerkzaamheden heeft.
5. Indien een persoon -niet zijnde een onafhankelijke vertegenwoordiger op wie paragraaf 6 van toepassing is- voor een onderneming werkzaam is en in een overeenkomstsluitende Staat een machtiging bezit om namens de onderneming overeenkomsten af te sluiten en dit recht aldaar gewoonlijk uitoefent, wordt die onderneming, niettegenstaande de bepalingen van de paragrafen 1 en 2, geacht een vaste inrichting in die Staat te hebben voor alle werkzaamheden welke deze persoon voor de onderneming verricht, tenzij de werkzaamheden van die persoon beperkt blijven tot de in paragraaf 4 vermelde werkzaamheden die, indien zij met behulp van een vaste bedrijfsinrichting zouden worden verricht, die vaste bedrijfsinrichting niet tot een vaste inrichting zouden stempelen ingevolge de bepalingen van die paragraaf.
6. Een onderneming wordt niet geacht een vaste inrichting in een overeenkomstsluitende Staat te bezitten op grond van de enkele omstandigheid dat zij aldaar zaken doet door middel van een makelaar, een algemeen commissionair of enige andere onafhankelijke vertegenwoordiger, op voorwaarde dat deze personen in de normale uitoefening van hun bedrijf handelen. Wanneer de werkzaamheden van zodanige vertegenwoordiger uitsluitend of nagenoeg uitsluitend voor rekening van die onderneming worden uitgeoefend en indien de voorwaarden tussen de vertegenwoordiger en de onderneming afwijken van die welke zouden worden overeengekomen tussen onafhankelijke personen, wordt die vertegenwoordiger evenwel niet geacht een onafhankelijk vertegenwoordiger te zijn in de zin van deze paragraaf. In dat geval zijn de bepalingen van paragraaf 5 van toepassing.
7. De enkele omstandigheid dat een vennootschap die inwoner is van een overeenkomstsluitende Staat, een vennootschap beheerst of door een vennootschap wordt beheerst, die inwoner is van de andere overeenkomstsluitende Staat of die in die andere Staat zaken doet (hetzij met behulp van een vaste inrichting, hetzij op andere wijze), stempelt één van beide vennootschappen niet tot een vaste inrichting van de andere.

HOOFDSTUK III. - BELASTINGHEFFING NAAR HET INKOMEN

ARTIKEL 6

Inkomsten uit onroerende goederen

1. Inkomsten die een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat verkrijgt uit in de andere overeenkomstsluitende Staat gelegen onroerende goederen (inkomsten uit landbouw- of bosbedrijven daaronder begrepen) mogen in die andere Staat worden belast.

2. De uitdrukking "onroerende goederen" heeft de betekenis die daaraan wordt toegekend door het recht van de overeenkomstsluitende Staat waar de desbetreffende goederen zijn gelegen. De bepalingen van deze Overeenkomst die verband houden met onroerende goederen zijn eveneens van toepassing op het inkomen uit goederen die bij de onroerende goederen behoren, levende en dode have van landbouw- en bosbedrijven, rechten waarop de bepalingen van het privaatrecht betreffende de grondeigendom van toepassing zijn, vruchtgebruik van onroerende goederen, rechten op veranderlijke of vaste vergoedingen terzake van de exploitatie, of het recht tot exploitatie, van minerale aardlagen, bronnen en andere bodemrijksdommen en elke optie of gelijksoortig recht voor het verkrijgen van onroerende goederen. Schepen en luchtvaartuigen worden niet als onroerende goederen beschouwd.
3. De bepalingen van paragraaf 1 zijn van toepassing op inkomsten verkregen uit de rechtstreekse exploitatie of het rechtstreekse genot, uit het verhuren of verpachten, of uit elke andere vorm van exploitatie van onroerende goederen.
4. Indien de eigendom van aandelen of andere maatschappelijke rechten in een vennootschap de eigenaar van die aandelen of maatschappelijke rechten, recht geeft op het genot van onroerende goederen die aan de vennootschap toebehoren, mag het inkomen uit de rechtstreekse exploitatie of het rechtstreekse genot, uit het verhuren of verpachten, of uit elke andere vorm van exploitatie van dat recht op genot, worden belast in de overeenkomstsluitende Staat waar de onroerende goederen zijn gelegen.
5. De bepalingen van de paragrafen 1, 3 en 4 zijn ook van toepassing op inkomsten uit onroerende goederen van een onderneming en op inkomsten uit onroerende goederen gebezigt voor de uitoefening van een zelfstandig beroep.

ARTIKEL 7

Ondernemingswinst

1. Winst van een onderneming van een overeenkomstsluitende Staat is slechts in die Staat belastbaar, tenzij de onderneming in de andere overeenkomstsluitende Staat haar bedrijf uitoefent met behulp van een aldaar gevestigde vaste inrichting. Indien de onderneming aldus haar bedrijf uitoefent, mag de winst van de onderneming in de andere Staat worden belast, maar slechts in zoverre als zij aan die vaste inrichting kan worden toegerekend.
2. Onder voorbehoud van de bepalingen van paragraaf 3 wordt, indien een onderneming van een overeenkomstsluitende Staat in de andere overeenkomstsluitende Staat haar bedrijf uitoefent met behulp van een aldaar gevestigde vaste inrichting, in elke overeenkomstsluitende Staat aan die vaste inrichting de winst toegerekend die zij geacht zou kunnen worden te behalen indien zij een onafhankelijke onderneming zou zijn, die dezelfde of soortgelijke werkzaamheden zou uitoefenen onder dezelfde of soortgelijke omstandigheden en die geheel onafhankelijk zou handelen.
3. Bij het bepalen van de winst van een vaste inrichting worden in aftrek toegelaten kosten, daaronder begrepen kosten van leiding en algemene beheerskosten, die ten behoeve van de vaste inrichting zijn gemaakt, hetzij in de Staat waar de vaste inrichting is gevestigd, hetzij elders, maar dat omvat niet de kosten die overeenkomstig de wetgeving van die Staat niet in aftrek kunnen worden toegelaten door een onderneming van die Staat.

4. Voor zover het in een overeenkomstsluitende Staat gebruikelijk is de aan een vaste inrichting toe te rekenen winst te bepalen op basis van een verdeling van de totale winst van de onderneming over haar verschillende delen, belet paragraaf 2 die overeenkomstsluitende Staat niet de te belasten winst te bepalen volgens de gebruikelijke verdeling; de gevolgde methode van verdeling moet echter zodanig zijn dat het resultaat in overeenstemming is met de in dit artikel neergelegde beginselen.
5. Geen winst wordt aan een vaste inrichting toegerekend enkel op grond van aankoop door die vaste inrichting van goederen voor de onderneming.
6. Voor de toepassing van de voorgaande paragrafen wordt de aan de vaste inrichting toe te rekenen winst van jaar tot jaar volgens dezelfde methode bepaald, tenzij er een goede en genoegzame reden bestaat om hiervan af te wijken.
7. Indien in de winst inkomstenbestanddelen zijn begrepen die afzonderlijk in andere artikelen van deze Overeenkomst worden behandeld, worden de bepalingen van die artikelen niet aangetast door de bepalingen van dit artikel.

ARTIKEL 8

Zeevaart en luchtvaart

1. Winst van een onderneming van een overeenkomstsluitende Staat uit de exploitatie van schepen of luchtvaartuigen in internationaal verkeer is slechts in die Staat belastbaar.
2. Dé bepalingen van paragraaf 1 zijn ook van toepassing op winst verkregen uit de deelneming in een pool, een gemeenschappelijk bedrijf of een internationaal bedrijfslichaam.

ARTIKEL 9

Afhankelijke ondernemingen

1. Indien
 - a) een onderneming van een overeenkomstsluitende Staat onmiddellijk of middellijk deelneemt aan de leiding van, aan het toezicht op, dan wel in het kapitaal van een onderneming van de andere overeenkomstsluitende Staat, of
 - b) dezelfde personen onmiddellijk of middellijk deelnemen aan de leiding van, aan het toezicht op, dan wel in het kapitaal van een onderneming van een overeenkomstsluitende Staat en van een onderneming van de andere overeenkomstsluitende Staat,

en, in het ene of in het andere geval, tussen de twee ondernemingen in hun handelsbetrekkingen of financiële betrekkingen, voorwaarden worden overeengekomen of opgelegd die afwijken van die welke zouden worden overeengekomen tussen onafhankelijke ondernemingen, mag winst die één van de ondernemingen zonder deze voorwaarden zou

hebben behaald maar ten gevolge van die voorwaarden niet heeft behaald, worden begrepen in de winst van die onderneming en dienovereenkomstig worden belast.

2. Indien een overeenkomstsluitende Staat in de winst van een onderneming van die Staat winst opneemt -en dienovereenkomstig belast- terzake waarvan een onderneming van de andere overeenkomstsluitende Staat in die andere Staat is belast, en de aldus opgenomen winst bestaat uit winst die de onderneming van de eerstbedoelde Staat zou hebben behaald indien tussen de twee ondernemingen zodanige voorwaarden zouden zijn overeengekomen als tussen onafhankelijke ondernemingen zouden zijn overeengekomen, herziet de andere Staat op passende wijze het bedrag aan belasting dat aldaar over die winst is geheven. Bij deze herziening wordt rekening gehouden met de overige bepalingen van deze Overeenkomst en, indien nodig, plegen de bevoegde autoriteiten van de overeenkomstsluitende Staten overleg met elkaar.

ARTIKEL 10

Dividenden

1. Dividenden betaald door een vennootschap die inwoner is van een overeenkomstsluitende Staat aan een inwoner van de andere overeenkomstsluitende Staat, mogen in die andere Staat worden belast.
2. Deze dividenden mogen echter ook in de overeenkomstsluitende Staat waarvan de vennootschap die de dividenden betaalt inwoner is overeenkomstig de wetgeving van die Staat worden belast, maar indien de uiteindelijk gerechtigde tot de dividenden een inwoner is van de andere overeenkomstsluitende Staat, mag de aldus geheven belasting niet hoger zijn dan :
 - a) 5 percent van het brutobedrag van de dividenden indien de uiteindelijk gerechtigde een vennootschap is die onmiddellijk ten minste 25 percent bezit van het kapitaal van de vennootschap die de dividenden betaalt;
 - b) 15 percent van het brutobedrag van de dividenden in alle andere gevallen.

Deze paragraaf laat onverlet de belastingheffing van de vennootschap terzake van de winst waaruit de dividenden worden betaald.

3. De uitdrukking "dividenden", zoals gebezigd in dit artikel, betekent inkomsten uit aandelen, winstaandelen of winstbewijzen, mijnaandelen, oprichtersaandelen of andere rechten op een aandeel in de winst, met uitzondering van schuldvorderingen, alsmede inkomsten uit andere rechten in vennootschappen die volgens de wetgeving van de Staat waarvan de uitkerende vennootschap inwoner is, op dezelfde wijze als inkomsten uit aandelen in de belastingheffing worden betrokken.
4. De bepalingen van de paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing indien de uiteindelijk gerechtigde tot de dividenden, die inwoner is van een overeenkomstsluitende Staat, in de andere overeenkomstsluitende Staat waarvan de vennootschap die de dividenden betaalt inwoner is, een nijverheids- of handelsbedrijf met behulp van een aldaar gevestigde vaste inrichting of een zelfstandig beroep door middel van een aldaar gevestigde vaste basis

uitoefent en het aandelenbezit uit hoofde waarvan de dividenden worden betaald met die vaste inrichting of die vaste basis wezenlijk is verbonden. In dat geval zijn de bepalingen van artikel 7 of van artikel 14, naar het geval, van toepassing.

5. Indien een vennootschap die inwoner is van een overeenkomstsluitende Staat winst of inkomsten verkrijgt uit de andere overeenkomstsluitende Staat, mag die andere Staat geen belasting heffen op dividenden die door de vennootschap worden betaald, behalve voor zover die dividenden aan een inwoner van die andere Staat worden betaald of voor zover het aandelenbezit uit hoofde waarvan de dividenden worden betaald wezenlijk is verbonden met een in die andere Staat gelegen vaste inrichting of vaste basis, noch de niet-uitgedeelde winst van de vennootschap onderwerpen aan een belasting op niet-uitgedeelde winst, zelfs indien de betaalde dividenden of de niet-uitgedeelde winst geheel of gedeeltelijk bestaan uit winst of inkomsten die uit die andere Staat afkomstig zijn.

ARTIKEL 11

Interest

1. Interest afkomstig uit een overeenkomstsluitende Staat en betaald aan een inwoner van de andere overeenkomstsluitende Staat mag in die andere Staat worden belast.
2. Deze interest mag echter ook in de overeenkomstsluitende Staat waaruit hij afkomstig is overeenkomstig de wetgeving van die Staat worden belast, maar indien de uiteindelijk gerechtigde tot de interest inwoner is van de andere overeenkomstsluitende Staat, mag de aldus geheven belasting niet hoger zijn dan 10 percent van het brutobedrag van de interest.
3. Niettegenstaande de bepalingen van paragraaf 2:
 - a) is interest afkomstig uit een overeenkomstsluitende Staat, waarvan de uiteindelijk gerechtigde de Regering van de andere overeenkomstsluitende Staat is, staatkundige onderdelen of plaatselijke gemeenschappen daarvan daaronder begrepen, de Centrale Bank van die Staat of enige andere financiële instelling waarvan het kapitaal volledig in het bezit is van die Regering, of interest betaald uit hoofde van een lening die is gewaarborgd of verzekerd door die Regering, onderdeel of gemeenschap of een openbare instelling die handelt in het kader van het bevorderen van de uitvoer en waarover de bevoegde autoriteiten van de beide overeenkomstsluitende Staten in onderling overleg overeenstemming hebben bereikt, vrijgesteld van belasting in de eerstbedoelde Staat;
 - b) is interest afkomstig uit een overeenkomstsluitende Staat vrijgesteld van belasting in die Staat indien de uiteindelijk gerechtigde tot de interest een onderneming is van de andere overeenkomstsluitende Staat en de interest is betaald uit hoofde van een schuld terzake van de verkoop op krediet door een onderneming van die andere Staat, van koopwaar of industriële, commerciële of wetenschappelijke uitrusting aan een onderneming van de eerstbedoelde Staat, behalve indien het een verkoop of schuld betreft tussen verwante personen.

4. De uitdrukking "interest", zoals gebezigd in dit artikel, betekent inkomsten uit schuldvorderingen van welke aard ook, al dan niet gewaarborgd door hypotheek of al dan niet aanspraak gevend op een aandeel in de winst van de schuldenaar, en in het bijzonder inkomsten uit overheidsleningen en obligaties, daaronder begrepen premies en loten op die effecten. Voor de toepassing van dit artikel omvat deze uitdrukking echter niet boeten voor laattijdige betaling noch interest die overeenkomstig artikel 10 als dividenden wordt behandeld.
5. De bepalingen van de paragrafen 1, 2 en 3 zijn niet van toepassing indien de uiteindelijk gerechtigde tot de interest, die inwoner is van een overeenkomstsluitende Staat, in de andere overeenkomstsluitende Staat waaruit de interest afkomstig is, een nijverheids- of handelsbedrijf met behulp van een aldaar gevestigde vaste inrichting of een zelfstandig beroep door middel van een aldaar gevestigde vaste basis uitoefent en de schuldvordering uit hoofde waarvan de interest is verschuldigd met die vaste inrichting of die vaste basis wezenlijk is verbonden. In dat geval zijn de bepalingen van artikel 7 of van artikel 14, naar het geval, van toepassing.
6. Interest wordt geacht uit een overeenkomstsluitende Staat afkomstig te zijn indien de schuldenaar een inwoner is van die Staat. Indien evenwel de schuldenaar van de interest, ongeacht of hij inwoner van een overeenkomstsluitende Staat is of niet, in een overeenkomstsluitende Staat een vaste inrichting of een vaste basis heeft waarvoor de schuld, terzake waarvan de interest wordt betaald, is aangegaan en de interest ten laste komt van die vaste inrichting of die vaste basis, wordt die interest geacht afkomstig te zijn uit de Staat waar de vaste inrichting of de vaste basis is gevestigd.
7. Indien, ten gevolge van een bijzondere verhouding tussen de schuldenaar en de uiteindelijk gerechtigde of tussen hen beiden en een derde, het bedrag van de interest, gelet op de schuldvordering waarvoor hij wordt betaald, hoger is dan het bedrag dat zonder zulk een verhouding door de schuldenaar en de uiteindelijk gerechtigde zou zijn overeengekomen, zijn de bepalingen van dit artikel slechts op het laatstbedoelde bedrag van toepassing. In dat geval is het daarboven uitgaande deel van de betalingen belastbaar overeenkomstig de wetgeving van elke overeenkomstsluitende Staat en met inachtneming van de overige bepalingen van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 12

Royalty's

1. Royalty's afkomstig uit een overeenkomstsluitende Staat en betaald aan een inwoner van de andere overeenkomstsluitende Staat mogen in die andere Staat worden belast.
2. Deze royalty's mogen echter ook in de overeenkomstsluitende Staat waaruit zij afkomstig zijn overeenkomstig de wetgeving van die Staat worden belast, maar indien de uiteindelijk gerechtigde tot de royalty's inwoner is van de andere overeenkomstsluitende Staat, mag de aldus geheven belasting niet hoger zijn dan :
 - a) 5 percent van het brutobedrag van de royalty's betaald voor het gebruik van nijverheids- of handelsuitrusting of wetenschappelijke uitrusting;

- b) 10 percent van het brutobedrag van de royalty's in alle andere gevallen.
3. De uitdrukking "royalty's", zoals gebezigd in dit artikel, betekent vergoedingen van welke aard ook voor het gebruik van, of voor het recht van gebruik van, een auteursrecht op een werk op het gebied van letterkunde, kunst of wetenschap, daaronder begrepen bioscoopfilms en films of banden voor radio of televisie, van een octrooi, een fabrieks- of handelsmerk, een tekening, een model, een plan, een geheim recept of een geheime werkwijze of voor het gebruik van, of voor het recht van gebruik van, nijverheids- of handelsuitrusting of wetenschappelijke uitrusting of voor inlichtingen omtrent ervaringen op het gebied van nijverheid, handel of wetenschap.
 4. De bepalingen van de paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing indien de uiteindelijk gerechtigde tot de royalty's, die inwoner is van een overeenkomstsluitende Staat, in de andere overeenkomstsluitende Staat waaruit de royalty's afkomstig zijn, een nijverheids- of handelsbedrijf met behulp van een aldaar gevestigde vaste inrichting of een zelfstandig beroep door middel van een aldaar gevestigde vaste basis uitoefent en het recht of het goed uit hoofde waarvan de royalty's verschuldigd zijn met die vaste inrichting of die vaste basis wezenlijk is verbonden. In dat geval zijn de bepalingen van artikel 7 of van artikel 14, naar het geval, van toepassing.
 5. Royalty's worden geacht uit een overeenkomstsluitende Staat afkomstig te zijn indien de schuldenaar een inwoner is van die Staat. Indien evenwel de schuldenaar van de royalty's, ongeacht of hij inwoner van een overeenkomstsluitende Staat is of niet, in een overeenkomstsluitende Staat een vaste inrichting of een vaste basis heeft waarvoor de verbintenis, uit hoofde waarvan de royalty's worden betaald, is aangegaan en die de last van de royalty's draagt, worden die royalty's geacht afkomstig te zijn uit de Staat waar de vaste inrichting of de vaste basis is gevestigd.
 6. Indien, ten gevolge van een bijzondere verhouding tussen de schuldenaar en de uiteindelijk gerechtigde of tussen hen beiden en een derde, het bedrag van de royalty's, gelet op het gebruik, het recht of de inlichtingen waarvoor zij worden betaald, hoger is dan het bedrag dat zonder zulk een verhouding door de schuldenaar en de uiteindelijk gerechtigde zou zijn overeengekomen, zijn de bepalingen van dit artikel slechts op het laatstbedoelde bedrag van toepassing. In dat geval is het daarboven uitgaande deel van de betalingen belastbaar overeenkomstig de wetgeving van elke overeenkomstsluitende Staat en met inachtneming van de overige bepalingen van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 13

Vermogenswinst

1. Voordelen die een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat verkrijgt uit de vervreemding van onroerende goederen waarop de bepalingen van artikel 6 van toepassing zijn en die in de andere overeenkomstsluitende Staat zijn gelegen, mogen in die andere Staat worden belast.

2. Voordelen die een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat verkrijgt uit de vervreemding van aandelen in een vennootschap, waarvan de bezittingen geheel of hoofdzakelijk bestaan uit in de andere overeenkomstsluitende Staat gelegen onroerende goederen waarop de bepalingen van artikel 6 van toepassing zijn, mogen in die andere Staat worden belast.
3. Voordelen verkregen uit de vervreemding van roerende goederen die deel uitmaken van het bedrijfsvermogen van een vaste inrichting die een onderneming van een overeenkomstsluitende Staat in de andere overeenkomstsluitende Staat heeft, of van roerende goederen die behoren tot een vaste basis die een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat in de andere overeenkomstsluitende Staat tot zijn beschikking heeft voor de uitoefening van een zelfstandig beroep, daaronder begrepen voordelen verkregen uit de vervreemding van die vaste inrichting (alleen of tezamen met de gehele onderneming) of van die vaste basis, mogen in die andere Staat worden belast.
4. Voordelen die een onderneming van een overeenkomstsluitende Staat verkrijgt uit de vervreemding van schepen of luchtvaartuigen die door die onderneming in internationaal verkeer worden geëxploiteerd of van roerende goederen die bij de exploitatie van die schepen of luchtvaartuigen worden gebruikt, zijn slechts in die Staat belastbaar.
5. Voordelen verkregen uit de vervreemding van alle andere goederen dan die vermeld in de paragrafen 1, 2, 3 en 4 zijn slechts belastbaar in de overeenkomstsluitende Staat waarvan de *vervreemder inwoner is*.

ARTIKEL 14

Zelfstandige beroepen

1. Inkomsten verkregen door een natuurlijke persoon die inwoner is van een overeenkomstsluitende Staat in de uitoefening van een vrij beroep of terzake van andere werkzaamheden van zelfstandige aard zijn slechts in die Staat belastbaar, tenzij die inwoner in de andere overeenkomstsluitende Staat voor het verrichten van zijn werkzaamheden geregeld over een vaste basis beschikt. Indien hij over zulk een vaste basis beschikt, mogen de inkomsten in de andere overeenkomstsluitende Staat worden belast, maar slechts in zoverre als zij aan die vaste basis kunnen worden toegerekend. Indien een persoon die inwoner is van een overeenkomstsluitende Staat in de andere overeenkomstsluitende Staat verblijft gedurende een tijdvak of tijdvakken die tijdens enig tijdperk van twaalf opeenvolgende maanden dat aanvangt of eindigt tijdens het betrokken belastingjaar, een totaal van 183 dagen te boven gaan, wordt hij geacht over een vaste basis te beschikken in de andere Staat voor dat belastingjaar of deze -jaren, en het inkomen dat wordt verkregen van zijn werkzaamheden waarvan hierboven sprake die worden verricht in die andere Staat, wordt aan die vaste basis toegerekend.
2. De uitdrukking "vrij beroep" omvat in het bijzonder zelfstandige werkzaamheden op het gebied van wetenschap, letterkunde, kunst, opvoeding of onderwijs, alsmede de zelfstandige werkzaamheden van artsen, advocaten, ingenieurs, architecten, tandartsen en accountants.

ARTIKEL 15

Niet-zelfstandige beroepen

1. Onder voorbehoud van de bepalingen van de artikelen 16, 18 en 19, zijn lonen, salarissen en andere soortgelijke beloningen verkregen door een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat terzake van een dienstbetrekking slechts in die Staat belastbaar, tenzij de dienstbetrekking in de andere overeenkomstsluitende Staat wordt uitgeoefend. Indien de dienstbetrekking aldaar wordt uitgeoefend, mogen de terzake daarvan verkregen beloningen in die andere Staat worden belast.
2. Niettegenstaande de bepalingen van paragraaf 1 zijn beloningen verkregen door een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat terzake van een in de andere overeenkomstsluitende Staat uitgeoefende dienstbetrekking slechts in de eerstbedoelde Staat belastbaar, indien :
 - a) de verkrijger in de andere Staat verblijft gedurende een tijdvak of tijdvakken die tijdens enig tijdperk van twaalf opeenvolgende maanden dat aanvangt of eindigt tijdens het betrokken belastingjaar een totaal van 183 dagen niet te boven gaan, en
 - b) de beloningen worden betaald door of namens een werkgever die geen inwoner van de andere Staat is, en
 - c) de beloningen niet ten laste komen van een vaste inrichting of een vaste basis, die de werkgever in de andere Staat heeft.
3. Niettegenstaande de voorgaande bepalingen van dit artikel mogen beloningen verkregen terzake van een dienstbetrekking uitgeoefend aan boord van een schip of luchtvaartuig dat door een onderneming van een overeenkomstsluitende Staat in internationaal verkeer wordt geëxploiteerd, in die Staat worden belast.

ARTIKEL 16

Tantièmes

1. Tantièmes, presentiegelden en andere soortgelijke beloningen verkregen door een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat in zijn hoedanigheid van lid van de raad van bestuur of van toezicht of van een gelijkaardig orgaan van een vennootschap die inwoner is van de andere overeenkomstsluitende Staat, mogen in die andere Staat worden belast.
2. Beloningen die de betrokkenen in een andere hoedanigheid verkrijgen, mogen evenwel, naar het geval, worden belast overeenkomstig de bepalingen van artikel 14 of 15.

ARTIKEL 17

Artiesten en sportbeoefenaars

1. Niettegenstaande de bepalingen van de artikelen 14 en 15 mogen inkomsten die een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat verkrijgt uit zijn persoonlijke werkzaamheden die hij in de andere overeenkomstsluitende Staat verricht in de hoedanigheid van artiest, zoals toneelspeler, film-, radio- of televisieartiest, of musicus, of in de hoedanigheid van sportbeoefenaar, in die andere Staat worden belast.
2. Indien inkomsten uit werkzaamheden die een artiest of een sportbeoefenaar persoonlijk en als zodanig verricht niet worden toegekend aan de artiest of aan de sportbeoefenaar zelf maar aan een andere persoon, mogen die inkomsten, niettegenstaande de bepalingen van de artikelen 7, 14 en 15, worden belast in de overeenkomstsluitende Staat waar de werkzaamheden van de artiest of de sportbeoefenaar worden verricht.
3. De bepalingen van de paragrafen 1 en 2 zijn niet van toepassing op inkomsten verkregen uit werkzaamheden die artiesten of sportbeoefenaars in een overeenkomstsluitende Staat verrichten indien het bezoek aan die Staat geheel of hoofdzakelijk wordt gefinancierd uit de openbare middelen van één of beide overeenkomstsluitende Staten, staatkundige onderdelen of plaatselijke gemeenschappen daarvan. In dat geval zijn de inkomsten slechts belastbaar in de overeenkomstsluitende Staat waarvan de artiest of sportbeoefenaar inwoner is.

ARTIKEL 18

Pensioenen

1. Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 19, paragraaf 2, zijn pensioenen en andere soortgelijke beloningen betaald aan een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat terzake van een vroegere dienstbetrekking slechts in die Staat belastbaar.
2. Pensioenen en andere al dan niet periodieke uitkeringen die worden betaald ter uitvoering van de sociale wetgeving van een overeenkomstsluitende Staat zijn evenwel in die Staat belastbaar. Die bepaling is eveneens van toepassing op pensioenen en uitkeringen die betaald worden in het kader van een algemeen stelsel dat door een overeenkomstsluitende Staat is georganiseerd ter bevordering van het maatschappelijk welzijn.

ARTIKEL 19

Overheidsfuncties

1. a) Lonen, salarissen en andere soortgelijke beloningen, niet zijnde pensioenen, betaald door een overeenkomstsluitende Staat of een staatkundig onderdeel of plaatselijke gemeenschap daarvan aan een natuurlijke persoon, terzake van diensten bewezen aan die Staat of aan dat onderdeel of die gemeenschap, zijn slechts in die Staat belastbaar.

- b) Die lonen, salarissen en andere soortgelijke beloningen zijn evenwel slechts in de andere overeenkomstsluitende Staat belastbaar indien de diensten in die Staat worden bewezen en de natuurlijke persoon inwoner van die Staat is, die :
 - (i) onderdaan is van die Staat, of
 - (ii) niet uitsluitend met het oog op het bewijzen van de diensten inwoner van die Staat is geworden.
- 2. a) Pensioenen door een overeenkomstsluitende Staat of een staatkundig onderdeel of plaatselijke gemeenschap daarvan, hetzij rechtstreeks, hetzij uit door hen in het leven geroepen fondsen, betaald aan een natuurlijke persoon terzake van diensten bewezen aan die Staat of aan dat onderdeel of die gemeenschap, zijn slechts in die Staat belastbaar.
- b) Die pensioenen zijn evenwel slechts in de andere overeenkomstsluitende Staat belastbaar indien de natuurlijke persoon inwoner en onderdaan is van die Staat.
- 3. De bepalingen van de artikelen 15, 16 en 18 zijn van toepassing op lonen, salarissen en andere soortgelijke beloningen en pensioenen betaald terzake van diensten bewezen in het kader van een nijverheids- of handelsbedrijf uitgeoefend door een overeenkomstsluitende Staat of een staatkundig onderdeel of plaatselijke gemeenschap daarvan.

ARTIKEL 20

Studenten

Bedragen die een student of een in opleiding zijnde persoon of een stagiair die inwoner is, of onmiddellijk vóór zijn bezoek aan een overeenkomstsluitende Staat inwoner was van de andere overeenkomstsluitende Staat en die uitsluitend voor zijn studie of opleiding in de eerstbedoelde Staat verblijft, ontvangt ten behoeve van zijn onderhoud, studie of opleiding, zijn in die Staat niet belastbaar, op voorwaarde dat die bedragen afkomstig zijn uit bronnen buiten die Staat.

ARTIKEL 21

Werkzaamheden buitengaats

- 1. Niettegenstaande de bepalingen van de artikelen 4 tot 20 van deze Overeenkomst zijn de bepalingen van dit artikel van toepassing.
- 2. Voor de toepassing van dit artikel betekent de uitdrukking "werkzaamheden buitengaats" iedere werkzaamheid die in een overeenkomstsluitende Staat buitengaats wordt verricht in verband met de exploratie of exploitatie van de in die Staat gelegen zeebodem en de ondergrond daarvan en hun natuurlijke rijkdommen.

3. Een persoon die inwoner is van een overeenkomstsluitende Staat en die in de andere overeenkomstsluitende Staat werkzaamheden buitengaats verricht, wordt, onder voorbehoud van paragraaf 4, geacht in die andere Staat een bedrijf uit te oefenen door middel van een aldaar gevestigde vaste inrichting of vaste basis.
4. De bepalingen van paragraaf 3 zijn niet van toepassing indien de werkzaamheden buitengaats worden verricht gedurende een tijdvak of tijdvakken die tijdens enig tijdperk van twaalf opeenvolgende maanden dat aanvangt of eindigt tijdens het betrokken belastingjaar een totaal van 30 dagen niet te boven gaan. Voor de berekening van de hierboven genoemde grens van 30 dagen:
 - a) worden, indien een persoon die inwoner is van een overeenkomstsluitende Staat in de andere overeenkomstsluitende Staat werkzaamheden buitengaats verricht, en verbonden is met een andere persoon die daar in wezen soortgelijke werkzaamheden buitengaats verricht, de werkzaamheden van beide personen voor de berekening samengeteld, behalve in zoverre als deze werkzaamheden op hetzelfde ogenblik worden verricht;
 - b) wordt een persoon geacht verbonden te zijn met een andere persoon indien hij onmiddellijk of middellijk deelneemt aan de leiding van, aan het toezicht op, dan wel in het kapitaal van de andere persoon of indien een derde persoon of derde personen onmiddellijk of middellijk deelnemen aan de leiding van, aan het toezicht op, dan wel in het kapitaal van zowel de eerstbedoelde als de laatstbedoelde persoon.
5. Winst verkregen door een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat uit het vervoer van voorraden of personeel naar een plaats of tussen plaatsen in een overeenkomstsluitende Staat waar werkzaamheden buitengaats worden verricht, of uit de exploitatie van sleepboten en andere vaartuigen waarvan bij die werkzaamheden gebruik wordt gemaakt, is slechts belastbaar in de eerstbedoelde Staat.
6. Lonen, salarissen en andere soortgelijke beloningen, verkregen door een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat terzake van een dienstbetrekking in verband met werkzaamheden buitengaats in de andere overeenkomstsluitende Staat, mogen in die andere Staat worden belast, in zoverre als de diensten in de andere overeenkomstsluitende Staat buitengaats worden verricht. Deze beloningen zijn evenwel slechts in de eerstbedoelde Staat belastbaar indien de dienstbetrekking wordt verricht voor een werkgever die geen inwoner is van de andere Staat en gedurende een tijdvak of tijdvakken die tijdens enig tijdperk van twaalf opeenvolgende maanden dat aanvangt of eindigt tijdens het betrokken belastingjaar een totaal van 30 dagen niet te boven gaan.
7. Voordelen die een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat verkrijgt uit de vervreemding van:
 - a) exploratie- of exploitatierechten; of
 - b) goederen gelegen in de andere overeenkomstsluitende Staat die gebruikt worden in verband met de werkzaamheden buitengaats welke in die andere Staat worden verricht; of

- c) aandelen waarvan de waarde of het grootste deel van de waarde onmiddellijk of middellijk wordt verkregen uit deze rechten of deze goederen of uit deze rechten en deze goederen tezamen;

mogen in die andere Staat worden belast.

In deze paragraaf betekent de uitdrukking "exploratie- of exploitatierechten" rechten op eigendommen die worden voortgebracht bij werkzaamheden buitengaats die in de andere overeenkomstsluitende Staat worden verricht, of op belangen in of op de voordelen uit deze eigendommen.

ARTIKEL 22

Andere inkomsten

1. Ongeacht de afkomst ervan zijn bestanddelen van het inkomen van een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat die niet in de voorgaande artikelen van deze Overeenkomst worden behandeld, slechts in die Staat belastbaar.
2. De bepaling van paragraaf 1 is niet van toepassing op inkomsten, niet zijnde inkomsten uit onroerende goederen als omschreven in artikel 6, paragraaf 2, indien de verkrijger van die inkomsten, die inwoner is van een overeenkomstsluitende Staat, in de andere overeenkomstsluitende Staat een nijverheids- of handelsbedrijf met behulp van een aldaar gevestigde vaste inrichting of een zelfstandig beroep door middel van een aldaar gevestigde vaste basis uitoefent en het recht of het goed dat de inkomsten oplevert met die vaste inrichting of die vaste basis wezenlijk is verbonden. In dat geval zijn de bepalingen van artikel 7 of van artikel 14, naar het geval, van toepassing.
3. Niettegenstaande de bepalingen van de paragrafen 1 en 2, mogen bestanddelen van het inkomen van een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat die niet in de voorgaande artikelen van deze Overeenkomst worden behandeld en die uit de andere overeenkomstsluitende Staat afkomstig zijn, ook in die andere Staat worden belast.

HOOFDSTUK IV.- WIJZE WAAROP DUBBELE BELASTING WORDT VERMEDEN

ARTIKEL 23

Vermijding van dubbele belasting

1. In Litouwen wordt dubbele belasting op de volgende wijze vermeden:

Indien een inwoner van Litouwen inkomsten verkrijgt die ingevolge de bepalingen van deze Overeenkomst in België mogen worden belast, verleent Litouwen, tenzij een gunstigere behandeling is voorzien in de interne wetgeving, een vermindering op de belasting naar het inkomen van die inwoner tot een bedrag dat gelijk is aan de daarop in België betaalde belasting.

Deze vermindering mag echter niet dat deel van de inkomstenbelasting in Litouwen overschrijden dat, berekend vóór het verlenen van de vermindering, overeenstemt met het inkomen dat in België mag worden belast.

2. In België wordt dubbele belasting op de volgende wijze vermeden :
- a) Indien een inwoner van België inkomsten verkrijgt die ingevolge de bepalingen van deze Overeenkomst, niet zijnde de bepalingen van artikel 10, paragraaf 2, van artikel 11, paragrafen 2 en 7, en van artikel 12, paragrafen 2 en 6, in Litouwen zijn belast, stelt België deze inkomsten vrij van belasting, maar om het bedrag van de belasting op het overige inkomen van die inwoner te berekenen, mag België het belastingtarief toepassen dat van toepassing zou zijn indien die inkomsten niet waren vrijgesteld.
 - b) Onder voorbehoud van de bepalingen van de Belgische wetgeving betreffende de verrekening van in het buitenland betaalde belastingen met de Belgische belasting wordt, indien een inwoner van België inkomsten verkrijgt die deel uitmaken van zijn samengetelde inkomen dat aan de Belgische belasting is onderworpen en bestaan uit dividenden die belastbaar zijn ingevolge artikel 10, paragraaf 2, en niet van Belgische belasting zijn vrijgesteld ingevolge subparagraaf c) hierna, uit interest die belastbaar is ingevolge artikel 11, paragrafen 2 of 7, of uit royalty's die belastbaar zijn ingevolge artikel 12, paragrafen 2 of 6, de op die inkomsten geheven Litouwse belasting in mindering gebracht van de Belgische belasting op die inkomsten.
 - c) Dividenden in de zin van artikel 10, paragraaf 3, die een vennootschap die inwoner is van België verkrijgt van een vennootschap die inwoner is van Litouwen, worden in België vrijgesteld van de vennootschapsbelasting op de voorwaarden en binnen de grenzen die in de Belgische wetgeving zijn bepaald.
 - d) Indien verliezen die een onderneming gedreven door een inwoner van België in een in Litouwen gelegen vaste inrichting heeft geleden, voor de belastingheffing van die onderneming in België volgens de Belgische wetgeving werkelijk in mindering van de winst van die onderneming zijn gebracht, is de vrijstelling ingevolge subparagraaf a) in België niet van toepassing op de winst van andere belastbare tijdperken die aan die inrichting kan worden toegerekend, in zoverre als deze winst ook in Litouwen door de verrekening van die verliezen van belasting is vrijgesteld.

HOOFDSTUK V.- BIJZONDERE BEPALINGEN

ARTIKEL 24

Non-discriminatie

1. Onderdanen van een overeenkomstsluitende Staat worden in de andere overeenkomstsluitende Staat niet onderworpen aan enige belastingheffing of daarmee verband houdende verplichting, die anders of zwaarder is dan de belastingheffing en daarmee verband houdende verplichtingen waaraan onderdanen van die andere Staat onder gelijke omstandigheden, inzonderheid met betrekking tot de woonplaats, zijn of kunnen worden onderworpen. Niettegenstaande de bepalingen van artikel 1 is deze bepaling ook van

toepassing op personen die geen inwoner zijn van een overeenkomstsluitende Staat of van beide overeenkomstsluitende Staten.

2. Staatlozen die inwoner zijn van een overeenkomstsluitende Staat, worden noch in de ene noch in de andere overeenkomstsluitende Staat onderworpen aan enige belastingheffing of daarmede verband houdende verplichting, die anders of zwaarder is dan de belastingheffing en daarmede verband houdende verplichtingen waaraan onderdanen van de desbetreffende Staat onder gelijke omstandigheden, inzonderheid met betrekking tot de woonplaats, zijn of kunnen worden onderworpen.
3. De belastingheffing van een vaste inrichting die een onderneming van een overeenkomstsluitende Staat in de andere overeenkomstsluitende Staat heeft, is in die andere Staat niet ongunstiger dan de belastingheffing van ondernemingen van die andere Staat die dezelfde werkzaamheden uitoefenen. Deze bepaling mag niet aldus worden uitgelegd dat zij een overeenkomstsluitende Staat verplicht aan inwoners van de andere overeenkomstsluitende Staat bij de belastingheffing de persoonlijke aftrekken, tegemoetkomingen en verminderingen uit hoofde van de gezinstoestand of gezinslasten te verlenen die hij aan zijn eigen inwoners verleent.
4. Behalve indien de bepalingen van artikel 9, paragraaf 1, artikel 11, paragraaf 7, of artikel 12, paragraaf 6, van toepassing zijn, worden interest, royalty's en andere uitgaven die door een onderneming van een overeenkomstsluitende Staat aan een inwoner van de andere overeenkomstsluitende Staat worden betaald, bij het bepalen van de belastbare winst van die onderneming op dezelfde voorwaarden in mindering gebracht, alsof zij aan een inwoner van de eerstbedoelde Staat zouden zijn betaald.
5. Ondernemingen van een overeenkomstsluitende Staat, waarvan het kapitaal geheel of ten dele, onmiddellijk of middellijk, in het bezit is van, of wordt beheerst door, één of meer inwoners van de andere overeenkomstsluitende Staat, worden in de eerstbedoelde Staat niet aan enige belastingheffing of daarmede verband houdende verplichting onderworpen die anders of zwaarder is dan de belastingheffing en daarmede verband houdende verplichtingen waaraan andere, soortgelijke ondernemingen van de eerstbedoelde Staat zijn of kunnen worden onderworpen.
6. Niettegenstaande de bepalingen van artikel 2 zijn de bepalingen van dit artikel van toepassing op belastingen van elke soort en benaming.

ARTIKEL 25

Regeling voor onderling overleg

1. Indien een persoon van oordeel is dat de maatregelen van een overeenkomstsluitende Staat of van beide overeenkomstsluitende Staten voor hem leiden of zullen leiden tot een belastingheffing die niet in overeenstemming is met de bepalingen van deze Overeenkomst, kan hij, onverninderd de rechtsmiddelen waarin het interne recht van die Staten voorziet, zijn geval voorleggen aan de bevoegde autoriteit van de overeenkomstsluitende Staat waarvan hij inwoner is, of indien zijn geval onder artikel 24, paragraaf 1, ressorteert, aan die van de overeenkomstsluitende Staat waarvan hij de nationaliteit bezit. Het geval moet worden voorgelegd binnen drie jaar nadat de maatregel die een belastingheffing ten gevolge heeft die niet in overeenstemming is met de bepalingen van de Overeenkomst, voor het eerst te zijner kennis is gebracht.

2. De bevoegde autoriteit tracht, indien het bezwaar haar gegronsd voorkomt en indien zij niet zelf in staat is tot een bevredigende oplossing ervan te komen, de aangelegenheid in onderlinge overeenstemming met de bevoegde autoriteit van de andere overeenkomstsluitende Staat te regelen, ten einde een belastingheffing die niet in overeenstemming is met de Overeenkomst te vermijden. De overeengekomen regeling wordt uitgevoerd ongeacht de termijnen waarin het interne recht van de overeenkomstsluitende Staat voorziet.
3. De bevoegde autoriteiten van de overeenkomstsluitende Staten trachten moeilijkheden of twijfelpunten die mochten rijzen met betrekking tot de interpretatie of de toepassing van de Overeenkomst in onderlinge overeenstemming op te lossen.
4. De bevoegde autoriteiten van de overeenkomstsluitende Staten plegen overleg omtrent de administratieve maatregelen die voor de uitvoering van de bepalingen van de Overeenkomst nodig zijn en met name omtrent de bewijsstukken die de inwoners van elke overeenkomstsluitende Staat moeten overleggen om in de andere Staat de bij de Overeenkomst bepaalde belastingvrijstellingen of -verminderingen te verkrijgen.
5. De bevoegde autoriteiten van de overeenkomstsluitende Staten kunnen zich rechtstreeks met elkander in verbinding stellen teneinde een overeenstemming als bedoeld in de voorgaande paragrafen te bereiken.

ARTIKEL 26

Uitwisseling van inlichtingen

1. De bevoegde autoriteiten van de overeenkomstsluitende Staten wisselen de inlichtingen uit die nodig zijn om uitvoering te geven aan de bepalingen van deze Overeenkomst of aan die van de nationale wetgeving van de overeenkomstsluitende Staten met betrekking tot de belastingen waarop de Overeenkomst van toepassing is, voor zover de heffing van die belastingen niet in strijd is met de Overeenkomst. De uitwisseling van inlichtingen wordt niet beperkt door artikel 1. De door een overeenkomstsluitende Staat verkregen inlichtingen worden op dezelfde wijze geheim gehouden als de inlichtingen die onder de nationale wetgeving van die Staat zijn verkregen en worden alleen ter kennis gebracht van personen of autoriteiten (daaronder begrepen rechterlijke instanties en administratieve lichamen) die betrokken zijn bij de vestiging of invordering van, de tenuitvoerlegging of vervolging terzake van, of de beslissing in beroepszaken betrekking hebbende op de belastingen waarop de Overeenkomst van toepassing is. Deze personen of autoriteiten gebruiken deze inlichtingen slechts voor die doeleinden. Zij mogen van deze inlichtingen melding maken tijdens openbare rechtszittingen of in rechterlijke beslissingen.
2. In geen geval mogen de bepalingen van paragraaf 1 aldus worden uitgelegd dat zij een overeenkomstsluitende Staat de verplichting opleggen :
 - a) administratieve maatregelen te nemen die afwijken van de wetgeving en de administratieve praktijk van die of van de andere overeenkomstsluitende Staat;
 - b) bijzonderheden te verstrekken die niet verkrijgbaar zijn volgens de wetgeving of in de normale gang van de administratieve werkzaamheden van die of van de andere overeenkomstsluitende Staat;

- c) inlichtingen te verstrekken die een handels-, bedrijfs-, nijverheids- of beroepsgeheim of een handelswerkwijze zouden onthullen, dan wel inlichtingen waarvan het verstrekken in strijd zou zijn met de openbare orde.

ARTIKEL 27

Invorderingsbijstand

1. De overeenkomstsluitende Staten verlenen elkander hulp en bijstand voor de invordering van de belastingen die verschuldigd zijn door een belastingplichtige in zoverre als het bedrag daarvan definitief werd vastgesteld overeenkomstig de wetgeving van de overeenkomstsluitende Staat die het verzoekschrift tot bijstand indient.
2. Ingeval een overeenkomstsluitende Staat een verzoek tot bijstand indient voor de invordering van belastingen door de andere overeenkomstsluitende Staat, worden deze belastingen door die andere Staat ingevorderd overeenkomstig de wetgeving die op de invordering van zijn eigen belastingen van toepassing is en alsof de belastingen die aldus worden ingevorderd zijn eigen belastingen zijn; zodanige belastingvorderingen genieten geen enkel voorrecht in de andere overeenkomstsluitende Staat.
3. Elk verzoek tot invordering door een overeenkomstsluitende Staat dient vergezeld te gaan van een attest dat overeenkomstig de wetgeving van die Staat is vereist ter bepaling dat de belastingen die zijn verschuldigd door de belastingplichtige definitief werden vastgesteld.
4. Indien de belastingvordering van een overeenkomstsluitende Staat niet definitief werd vastgesteld omwille van het feit dat de belastingvordering vatbaar is voor beroep, mag die Staat, om zijn ontvangsten te vrijwaren, de bevoegde autoriteit van de andere overeenkomstsluitende Staat verzoeken voor zijn rekening de voorlopige conservatoire maatregelen te treffen waarover de andere Staat beschikt overeenkomstig de wetgeving van die andere Staat. Indien dat verzoek wordt aanvaard door de andere Staat, treft die andere Staat die voorlopige conservatoire maatregelen alsof de belastingschuld aan de eerstbedoelde Staat de eigen belastingen betrof van die andere Staat.
5. Een verzoekschrift overeenkomstig de paragrafen 3 en 4 wordt slechts door een overeenkomstsluitende Staat ingediend in zoverre de belastingplichtige die de belastingen is verschuldigd, in die Staat geen voldoende vermogen tot zijn beschikking heeft voor de invordering van de belastingschuld.
6. De overeenkomstsluitende Staat die de belasting invordert overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, maakt onmiddellijk het aldus ingevorderde bedrag, verminderd met, indien gepast, het bedrag van de buitengewone kosten vermeld in subparagraaf 7, b), over aan de overeenkomstsluitende Staat ten behoeve waarvan de belasting werd ingevorderd.
7. Tenzij de bevoegde autoriteiten van de overeenkomstsluitende Staten anders overeenkomen, is er overeengekomen dat:
 - a) de gewone kosten die door een overeenkomstsluitende Staat bij het verlenen van bijstand worden gemaakt, door die Staat gedragen worden;

- b) de buitengewone kosten die door een overeenkomstsluitende Staat bij het verlenen van bijstand worden gemaakt, door de andere Staat gedragen worden en door die andere Staat betaald worden, ongeacht het bedrag dat ten behoeve van die andere Staat werd ingevorderd.

Zodra een overeenkomstsluitende Staat verwacht dat buitengewone kosten kunnen worden gemaakt, licht hij de andere overeenkomstsluitende Staat daarover in en deelt hij het geraamde bedrag van deze kosten mee.

8. De uitdrukking "belastingen" betekent in dit artikel de belastingen waarop de Overeenkomst van toepassing is en omvat alle interest en boetes die ermee verband houden.
9. De bepalingen van artikel 26, paragraaf 1 betreffende de geheimhouding en het gebruik van de inlichtingen die werden uitgewisseld, zijn mede van toepassing op elke inlichting die ingevolge dit artikel ter kennis van de bevoegde autoriteit van een overeenkomstsluitende Staat wordt gebracht.

ARTIKEL 28

Leden van Diplomatieke Zendingen en van Consulaire Posten

De bepalingen van deze Overeenkomst tasten in geen enkel opzicht de fiscale voorrechten aan die leden van een diplomatieke zending of van een consulaire post ontlenen aan de algemene regelen van het volkenrecht of aan bepalingen van bijzondere overeenkomsten.

ARTIKEL 29

Beperking van de voordelen

Een persoon die inwoner is van een overeenkomstsluitende Staat en inkomsten uit de andere overeenkomstsluitende Staat verkrijgt, is niet gerechtigd tot de vermindering of de vrijstelling van belasting waarin deze Overeenkomst voorziet indien het belangrijkste doel of één van de belangrijkste doelstellingen van een persoon die betrokken is bij het creëren of het overdragen van dat bestanddeel van het inkomen, erin bestond voordeel te halen uit de bepalingen van deze Overeenkomst.

Voor de toepassing van dit artikel, is de geëigende bevoegde autoriteit of zijn de geëigende bevoegde autoriteiten gerechtigd om, naast andere factoren, het bedrag en de aard van het inkomen, de omstandigheden waarin het inkomen is verkregen, de werkelijke bedoeling van de partijen die aan de transactie deelnemen, en de identiteit en de woonplaats van de personen die in rechte of in feite, onmiddellijk of middellijk, de uiteindelijk gerechtigde zijn van het inkomen of toezicht houden op de personen die inwoner(s) zijn van de overeenkomstsluitende Staat (Staten) en die bij de betaling of de verkrijging van dat inkomen betrokken zijn, in overweging te nemen.

HOOFDSTUK VI. - SLOTBEPALINGEN

ARTIKEL 30

Inwerkingtreding

1. De Regeringen van de overeenkomstsluitende Staten zullen elkaar mededelen dat aan alle grondwettelijke voorschriften met betrekking tot de inwerkingtreding van deze Overeenkomst is voldaan.
2. De Overeenkomst zal in werking treden op de datum waarop de laatste van de in paragraaf 1 vermelde mededelingen is gedaan en de bepalingen ervan zullen toepassing vinden in beide overeenkomstsluitende Staten :
 - a) op de bij de bron verschuldigde belastingen op inkomsten die zijn verkregen op of na 1 januari van het kalenderjaar dat onmiddellijk volgt op dat waarin de Overeenkomst in werking treedt;
 - b) op de andere belastingen geheven naar inkomsten van ieder belastingjaar dat aanvangt op of na 1 januari van het kalenderjaar dat onmiddellijk volgt op dat waarin de Overeenkomst in werking treedt.

ARTIKEL 31

Beëindiging

Deze Overeenkomst blijft van kracht totdat zij door een overeenkomstsluitende Staat is opgezegd. Elke overeenkomstsluitende Staat kan de Overeenkomst langs diplomatieke weg opzeggen door ten minste zes maanden vóór het einde van elk kalenderjaar van de beëindiging schriftelijk kennis te geven. In dat geval houdt de Overeenkomst op van toepassing te zijn in de beide overeenkomstsluitende Staten:

- a) op de bij de bron verschuldigde belastingen op inkomsten die zijn verkregen op of na 1 januari van het kalenderjaar dat onmiddellijk volgt op dat waarin de kennisgeving is gedaan;

- b) op de andere belastingen geheven naar inkomsten van ieder belastingjaar dat aanvangt op of na 1 januari van het kalenderjaar dat onmiddellijk volgt op dat waarin de kennisgeving is gedaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gevolmachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud te Brussel, op 26 november 1938, in de Litouwse, de Nederlandse, de Franse en de Engelse taal, zijnde de vier teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschil in interpretatie is de Engelse tekst beslissend.

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK BELGIË :



E. DERUYCKE
MINISTER VAN BUITENLANDSE
ZAKEN

VOOR DE REGERING VAN DE
REPUBLIEK LITOUWEN :



A. SAUDARGAS
MINISTER VAN BUITELANDSE
ZAKEN

PROTOCOL

Bij de ondertekening van de Overeenkomst tussen de Regering van de Republiek Litouwen en de Regering van het Koninkrijk België tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting inzake belastingen naar het inkomen zijn de ondergetekenden de volgende bepalingen overeengekomen die een integrerend deel van de Overeenkomst vormen.

1. Met betrekking tot artikel 4, paragraaf 3

Er is overeengekomen dat de tweede zin van paragraaf 3 niet aldus mag worden uitgelegd dat deze een overeenkomstsluitende Staat verbiedt dubbele belasting te vermijden overeenkomstig artikel 23 terzake van personen bedoeld in artikel 4, paragraaf 3.

2. Met betrekking tot artikel 6, paragraaf 2

Er is overeengekomen dat de uitdrukking "veranderlijke of vaste vergoedingen terzake van de exploitatie, of het recht tot exploitatie, van minerale aardlagen, bronnen en andere bodemrijksdommen" eveneens vergoedingen omvat die betrekking hebben op de productie van deze rijkdommen.

3. Met betrekking tot artikel 6, paragraaf 3 en artikel 13, paragraaf 1

Er is overeengekomen dat elk inkomen en elke winst uit de vervreemding van onroerende goederen mogen worden belast in de overeenkomstsluitende Staat waarin de onroerende goederen zijn gelegen.

4. Met betrekking tot artikel 7, paragrafen 1 en 2

Indien een onderneming van een overeenkomstsluitende Staat in de andere overeenkomstsluitende Staat goederen of koopwaar verkoopt of haar bedrijf uitoefent met behulp van een aldaar gevestigde vaste inrichting, wordt de winst van die vaste inrichting niet bepaald op basis van het totale door de onderneming ontvangen bedrag, maar slechts op basis van de vergoeding die kan toegerekend worden aan de werkelijke werkzaamheid van de vaste inrichting voor deze verkopen of dat bedrijf.

Winst verkregen uit de verkoop van goederen of koopwaar van dezelfde of soortgelijke aard als die welke met behulp van die vaste inrichting worden verkocht, of uit andere handelsverrichtingen van dezelfde of soortgelijke aard als die welke met behulp van die vaste inrichting worden uitgevoerd, mag echter worden beschouwd als zijnde toe te rekenen aan die vaste inrichting indien het bewezen is dat de verkoop of de verrichtingen dusdanig werden georganiseerd met als doel belasting te vermijden in de Staat waar de vaste inrichting is gevestigd.

5. Met betrekking tot artikel 10, paragraaf 3

De uitdrukking "dividenden", omvat eveneens inkomsten - zelfs indien zij worden toegekend in de vorm van interest - die volgens de wetgeving van de Staat waarvan de vennootschapschuldenaar inwoner is op dezelfde wijze als inkomsten uit aandelen worden behandeld.

6. Met betrekking tot artikel 12

Indien Litouwen, in een Overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting gesloten tussen Litouwen en een derde Staat die op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst lid is van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), na die datum zou overeenkomen om rechten of goederen niet op te nemen in de definitie vermeld in paragraaf 3, of royalty's die voortkomen uit Litouwen vrij te stellen van de Litouwse belasting op royalty's, of het belastingtarief voorzien in paragraaf 2 te verminderen, is deze definitie, deze vrijstelling of dat lager tarief automatisch van toepassing alsof zij respectievelijk in paragraaf 3 of in paragraaf 2 werd bepaald.

7. Met betrekking tot artikel 12, paragraaf 3

Er is overeengekomen dat de uitdrukking "inlichtingen omtrent ervaringen op het gebied van nijverheid, handel of wetenschap" dient te worden uitgelegd overeenkomstig de Commentaar op artikel 12, paragraaf 2 van het OESO-modelverdrag terzake van belastingen naar het inkomen en naar het vermogen.

8. Met betrekking tot artikel 13, paragraaf 2

Voor de toepassing van paragraaf 2, is er overeengekomen dat de voordelen uit de vervreemding van aandelen slechts in een overeenkomstsluitende Staat belastbaar zijn tot de waarde die deze aandelen onmiddellijk of middellijk uit in die Staat gelegen onroerende goederen hebben verkregen.

9. Met betrekking tot artikel 15, paragraaf 2

Er is overeengekomen dat beloningen die een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat verkrijgt terzake van zijn persoonlijke werkzaamheid als een vennoot in een vennootschap, niet zijnde een vennootschap op aandelen, die inwoner is van de andere overeenkomstsluitende Staat, overeenkomstig de bepalingen van artikel 15, mogen worden belast alsof het ging om beloningen die een werknemer terzake van een dienstbetrekking verkrijgt en alsof de werkgever de vennootschap was.

10. Met betrekking tot artikel 21, paragraaf 7

Er is overeengekomen dat voordelen die een inwoner van een overeenkomstsluitende Staat verkrijgt uit de vervreemding van aandelen zoals bedoeld in paragraaf 7, c), in de andere overeenkomstsluitende Staat mogen worden belast tot de waarde die deze aandelen onmiddellijk of middellijk uit de rechten of de goederen zoals vermeld in paragraaf 7, c), hebben verkregen.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gevolmachtigd, dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud te Brussel, op 26 november 1998, in de Litouwse, de Nederlandse, de Franse en de Engelse taal, zijnde de vier teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschil in interpretatie is de Engelse tekst beslissend.

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK BELGIË :



E. DERIJRE
MINISTER VAN
BUITENLANDSE ZAKEN

VOOR DE REGERING VAN DE
REPUBLIEK LITOUWEN :



A. SANDARGAS
MINISTER VAN
BUITENLANDSE ZAKEN

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

CONVENTION BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA FOR THE
AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION AND THE PREVENTION OF FISCAL
EVASION WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of Lithuania,

Desiring to conclude a Convention for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income, have agreed as follows

Chapter I - Scope of the Convention

Article 1. Personal Scope

This Convention shall apply to persons who are residents of one or both of the Contracting States.

Article 2. Taxes Covered

1. This Convention shall apply to taxes on income imposed on behalf of a Contracting State or of its political subdivisions or local authorities, irrespective of the manner in which they are levied.

2. There shall be regarded as taxes on income all taxes imposed on total income or on elements of income, including taxes on gains from the alienation of movable or immovable property, as well as taxes on capital appreciation.

3. The existing taxes to which the Convention shall apply are in particular:

a) in the case of Lithuania:

- (i) the tax on profits of legal persons (juridiniu asmenu pelno mokestis);
- (ii) the tax on income of natural persons (fiziniu asmenu pajamu mokestis); (hereinafter referred to as "Lithuanian tax");

b) in the case of Belgium:

- (i) the individual income tax;
- (ii) the corporate income tax;
- (iii) the income tax on legal entities;
- (iv) the income tax on non-residents;
- (v) the supplementary crisis contribution;

including the prepayments, the surcharges on these taxes and prepayments, and the supplements to the individual income tax;

(hereinafter referred to as "Belgian tax").

4. The Convention shall apply also to any identical or substantially similar taxes which are imposed after the date of signature of the Convention in addition to, or in place of, the existing taxes. The competent authorities of the Contracting States shall notify each other of any significant changes which have been made in their respective taxation laws.

Chapter II. - Definitions

Article 3. General Definitions

1. For the purposes of this Convention, unless the context otherwise requires:

a) the term "Lithuania" means the Republic of Lithuania and, when used in the geographical sense, means the territory of the Republic of Lithuania and any other area adjacent to the territorial sea of the Republic of Lithuania within which under the laws of the Republic of Lithuania and in accordance with international law, the rights of Lithuania may be exercised with respect to the sea bed and its sub-soil and their natural resources;

b) the term "Belgium" means the Kingdom of Belgium; used in a geographical sense, it means the territory of the Kingdom of Belgium, including the territorial sea and any other area in the sea and in the air within which the Kingdom of Belgium, in accordance with international law, exercises sovereign rights or its jurisdiction;

c) the terms "a Contracting State" and "the other Contracting State" mean Lithuania or Belgium, as the context requires;

d) the term "person" includes an individual, a company and any other body of persons;

e) the term "company" means any body corporate or any entity which is treated as a body corporate for tax purposes;

f) the terms "enterprise of a Contracting State" and "enterprise of the other Contracting State" mean respectively an enterprise carried on by a resident of a Contracting State and an enterprise carried on by a resident of the other Contracting State;

g) the term "international traffic" means any transport by a ship or aircraft operated by an enterprise of a Contracting State, except when the ship or aircraft is operated solely between places in the other Contracting State;

h) the term "competent authority" means:

(i) in the case of Lithuania, the Minister of Finance or his authorised representative;

(ii) in the case of Belgium, the Minister of Finance or his authorised representative;

i) the term "national" means:

(i) any individual possessing the nationality of a Contracting State;

(ii) any legal person, partnership or association deriving its status as such from the laws in force in a Contracting State;

(iii) in the case of Lithuania, a private (personal) enterprise.

2. As regards the application of the Convention at any time by a Contracting State, any term not defined therein shall, unless the context otherwise requires, have the meaning which it has at that time under the law of that State for the purposes of the taxes to which

the Convention applies, any meaning under the applicable tax laws of that State prevailing over a meaning given to the term under other laws of that State.

Article 4. Resident

1. For the purposes of this Convention, the term "resident of a Contracting State" means any person who, under the laws of that State, is liable to tax therein by reason of his domicile, residence, place of management, place of incorporation or any other criterion of a similar nature. The term also includes that State itself, its political subdivisions and local authorities. But this term does not include any person who is liable to tax in that State in respect only of income from sources in that State.

2. Where by reason of the provisions of paragraph 1 an individual is a resident of both Contracting States, then his status shall be determined as follows:

a) he shall be deemed to be a resident only of the State in which he has a permanent home available to him; if he has a permanent home available to him in both States, he shall be deemed to be a resident only of the State with which his personal and economic relations are closer (centre of vital interests);

b) if the State in which he has his centre of vital interests cannot be determined, or if he has not a permanent home available to him in either State, he shall be deemed to be a resident only of the State in which he has an habitual abode;

c) if he has an habitual abode in both States or in neither of them, he shall be deemed to be a resident only of the State of which he is a national;

d) if he is a national of both States or of neither of them, the competent authorities of the Contracting States shall settle the question by mutual agreement.

3. Where by reason of the provisions of paragraph 1 a person other than an individual is a resident of both Contracting States, the competent authorities of the Contracting States shall endeavour to settle the question by mutual agreement. In the absence of such agreement, such person shall not be considered to be a resident of either Contracting State for the purposes of enjoying benefits under the Convention.

Article 5. Permanent Establishment

1. For the purposes of this Convention, the term "permanent establishment" means a fixed place of business through which the business of an enterprise is wholly or partly carried on.

2. The term "permanent establishment" includes especially:

a) a place of management;

b) a branch;

c) an office;

d) a factory;

e) a workshop, and

f) a mine, an oil or gas well, a quarry or any other place of extraction of natural resources.

3. A building site, a construction, assembly or installation project or a supervisory or consultancy activity connected therewith constitutes a permanent establishment only if such site, project or activity lasts for a period of more than nine months.

4. Notwithstanding the preceding provisions of this Article, the term "permanent establishment" shall be deemed not to include:

a) the use of facilities solely for the purpose of storage, display or delivery of goods or merchandise belonging to the enterprise;

b) the maintenance of a stock of goods or merchandise belonging to the enterprise solely for the purpose of storage, display or delivery;

c) the maintenance of a stock of goods or merchandise belonging to the enterprise solely for the purpose of processing by another enterprise;

d) the maintenance of a fixed place of business solely for the purpose of purchasing goods or merchandise or of collecting information, for the enterprise;

e) the maintenance of a fixed place of business solely for the purpose of carrying on, for the enterprise, any other activity of a preparatory or auxiliary character;

f) the maintenance of a fixed place of business solely for any combination of activities mentioned in sub-paragraphs a) to e), provided that the overall activity of the fixed place of business resulting from this combination is of a preparatory or auxiliary character.

5. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, where a person - other than an agent of an independent status to whom paragraph 6 applies - is acting on behalf of an enterprise and has, and habitually exercises, in a Contracting State an authority to conclude contracts in the name of the enterprise, that enterprise shall be deemed to have a permanent establishment in that State in respect of any activities which that person undertakes for the enterprise, unless the activities of such person are limited to those mentioned in paragraph 4 which, if exercised through a fixed place of business, would not make this fixed place of business a permanent establishment under the provisions of that paragraph.

6. An enterprise shall not be deemed to have a permanent establishment in a Contracting State merely because it carries on business in that State through a broker, general commission agent or any other agent of an independent status, provided that such persons are acting in the ordinary course of their business. However, where the activities of such an agent are devoted wholly or almost wholly on behalf of that enterprise and where the conditions between the agent and the enterprise differ from those which would be made between independent persons, such agent shall not be considered an agent of an independent status within the meaning of this paragraph. In such case the provisions of paragraph 5 shall apply.

7. The fact that a company which is a resident of a Contracting State controls or is controlled by a company which is a resident of the other Contracting State, or which carries on business in that other State (whether through a permanent establishment or otherwise), shall not of itself constitute either company a permanent establishment of the other.

Chapter III- Taxation of Income

Article 6. Income from Immovable Property

1. Income derived by a resident of a Contracting State from immovable property (including income from agriculture or forestry) situated in the other Contracting State may be taxed in that other State.

2. The term "immovable property" shall have the meaning which it has under the law of the Contracting State in which the property in question is situated. The provisions of this Convention relating to immovable property shall apply also to income from property accessory to immovable property, livestock and equipment used in agriculture and forestry, rights to which the provisions of general law respecting landed property apply, usufruct of immovable property, rights to variable or fixed payments as consideration for the working of, or the right to work, mineral deposits, sources and other natural resources, and any option or similar right to acquire immovable property. Ships, boats and aircraft shall not be regarded as immovable property.

3. The provisions of paragraph 1 shall apply to income derived from the direct use, letting, or use in any other form of immovable property.

4. Where the ownership of shares or other corporate rights in a company entitles the owner of such shares or corporate rights to the enjoyment of immovable property held by the company, the income from the direct use, letting, or use in any other form of such right to enjoyment may be taxed in the Contracting State in which the immovable property is situated.

5. The provisions of paragraphs 1, 3 and 4 shall also apply to the income from immovable property of an enterprise and to income from immovable property used for the performance of independent personal services.

Article 7. Business Profits

1. The profits of an enterprise of a Contracting State shall be taxable only in that State unless the enterprise carries on business in the other Contracting State through a permanent establishment situated therein. If the enterprise carries on business as aforesaid, the profits of the enterprise may be taxed in the other State but only so much of them as is attributable to that permanent establishment.

2. Subject to the provisions of paragraph 3, where an enterprise of a Contracting State carries on business in the other Contracting State through a permanent establishment situated therein, there shall in each Contracting State be attributed to that permanent establishment the profits which it might be expected to make if it were a distinct and separate enterprise engaged in the same or similar activities under the same or similar conditions and dealing wholly independently.

3. In determining the profits of a permanent establishment, there shall be allowed as deductions expenses which are incurred for the purposes of the permanent establishment, including executive and general administrative expenses so incurred, whether in the State in which the permanent establishment is situated or elsewhere, but this does not include any

expenses which under the law of that State would not be allowed to be deducted by an enterprise of that State.

4. Insofar as it has been customary in a Contracting State to determine the profits to be attributed to a permanent establishment on the basis of an apportionment of the total profits of the enterprise to its various parts, nothing in paragraph 2 shall preclude that Contracting State from determining the profits to be taxed by such an apportionment as may be customary; the method of apportionment adopted shall, however, be such that the result shall be in accordance with the principles contained in this Article.

5. No profits shall be attributed to a permanent establishment by reason of the mere purchase by that permanent establishment of goods or merchandise for the enterprise.

6. For the purposes of the preceding paragraphs, the profits to be attributed to the permanent establishment shall be determined by the same method year by year unless there is good and sufficient reason to the contrary.

7. Where profits include items of income which are dealt with separately in other Articles of this Convention, then the provisions of those Articles shall not be affected by the provisions of this Article.

Article 8. Shipping and Air Transport

1. Profits of an enterprise of a Contracting State from the operation of ships or aircraft in international traffic shall be taxable only in that State.

2. The provisions of paragraph 1 shall also apply to profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

Article 9. Associated Enterprises

1. Where

a) an enterprise of a Contracting State participates directly or indirectly in the management, control or capital of an enterprise of the other Contracting State, or

b) the same persons participate directly or indirectly in the management, control or capital of an enterprise of a Contracting State and an enterprise of the other Contracting State,

and in either case conditions are made or imposed between the two enterprises in their commercial or financial relations which differ from those which would be made between independent enterprises, then any profits which would, but for those conditions, have accrued to one of the enterprises, but, by reason of those conditions, have not so accrued, may be included in the profits of that enterprise and taxed accordingly.

2. Where a Contracting State includes in the profits of an enterprise of that State - and taxes accordingly - profits on which an enterprise of the other Contracting State has been charged to tax in that other State and the profits so included are profits which would have accrued to the enterprise of the first-mentioned State if the conditions made between the two enterprises had been those which would have been made between independent enterprises, then that other State shall make an appropriate adjustment to the amount of the tax

charged therein on those profits. In determining such adjustment, due regard shall be had to the other provisions of this Convention and the competent authorities of the Contracting States shall if necessary consult each other.

Article 10. Dividends

1. Dividends paid by a company which is a resident of a Contracting State to a resident of the other Contracting State may be taxed in that other State.

2. However, such dividends may also be taxed in the Contracting State of which the company paying the dividends is a resident and according to the laws of that State, but if the beneficial owner of the dividends is a resident of the other Contracting State, the tax so charged shall not exceed:

a) 5 per cent of the gross amount of the dividends if the beneficial owner is a company which holds directly at least 25 per cent of the capital of the company paying the dividends;

b) 15 per cent of the gross amount of the dividends in all other cases.

This paragraph shall not affect the taxation of the company in respect of the profits out of which the dividends are paid.

3. The term "dividends" as used in this Article means income from shares, "jouissance" shares or "jouissance" rights, mining shares, founders' shares or other rights, not being debt-claims, participating in profits, as well as income from other corporate rights which is subjected to the same taxation treatment as income from shares by the laws of the State of which the company making the distribution is a resident.

4. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall not apply if the beneficial owner of the dividends, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State of which the company paying the dividends is a resident, through a permanent establishment situated therein, or performs in that other State independent personal services from a fixed base situated therein, and the holding in respect of which the dividends are paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such case the provisions of Article 7 or Article 14, as the case may be, shall apply.

5. Where a company which is a resident of a Contracting State derives profits or income from the other Contracting State, that other State may not impose any tax on the dividends paid by the company, except insofar as such dividends are paid to a resident of that other State or insofar as the holding in respect of which the dividends are paid is effectively connected with a permanent establishment or a fixed base situated in that other State, nor subject the company's undistributed profits to a tax on the company's undistributed profits, even if the dividends paid or the undistributed profits consist wholly or partly of profits or income arising in such other State.

Article 11. Interest

1. Interest arising in a Contracting State and paid to a resident of the other Contracting State may be taxed in that other State.

2. However, such interest may also be taxed in the Contracting State in which it arises and according to the laws of that State, but if the beneficial owner of the interest is a resident of the other Contracting State, the tax so charged shall not exceed 10 per cent of the gross amount of the interest.

3. Notwithstanding the provisions of paragraph 2:

a) interest arising in a Contracting State, derived and beneficially owned by the Government of the other Contracting State, including political subdivisions and local authorities thereof, the Central Bank or any financial institution wholly owned by that Government, or interest paid in respect of a loan guaranteed or insured by that Government, subdivision or authority or a public institution acting within the framework of the promotion of the export and which is agreed upon by the mutual agreement of the competent authorities of both Contracting States, shall be exempt from tax in the first-mentioned State;

b) interest arising in a Contracting State shall be exempt from tax in that State if the beneficial owner of the interest is an enterprise of the other Contracting State, and the interest is paid with respect to an indebtedness arising as a consequence of the sale on credit by an enterprise of that other State of any merchandise, or industrial, commercial or scientific equipment to an enterprise of the first-mentioned State, except where the sale or indebtedness is between related persons.

4. The term "interest" as used in this Article means income from debt-claims of every kind, whether or not secured by mortgage and whether or not carrying a right to participate in the debtor's profits, and in particular, income from government securities and income from bonds or debentures, including premiums and prizes attaching to such securities, bonds or debentures. However, the term "interest" shall not include for the purposes of this Article penalty charges for late payment or interest treated as dividends for the purposes of Article 10.

5. The provisions of paragraphs 1, 2 and 3 shall not apply if the beneficial owner of the interest, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State in which the interest arises, through a permanent establishment situated therein, or performs in that other State independent personal services from a fixed base situated therein, and the debt-claim in respect of which the interest is paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such case the provisions of Article 7 or Article 14, as the case may be, shall apply.

6. Interest shall be deemed to arise in a Contracting State when the payer is a resident of that State. Where, however, the person paying the interest, whether he is a resident of a Contracting State or not, has in a Contracting State a permanent establishment or a fixed base in connection with which the indebtedness on which the interest is paid was incurred, and such interest is borne by such permanent establishment or fixed base, then such interest shall be deemed to arise in the State in which the permanent establishment or fixed base is situated.

7. Where, by reason of a special relationship between the payer and the beneficial owner or between both of them and some other person, the amount of the interest, having regard to the debt-claim for which it is paid, exceeds the amount which would have been agreed upon by the payer and the beneficial owner in the absence of such relationship, the provisions of this Article shall apply only to the last-mentioned amount. In such case, the excess

part of the payments shall remain taxable according to the laws of each Contracting State, due regard being had to the other provisions of this Convention.

Article 12. Royalties

1. Royalties arising in a Contracting State and paid to a resident of the other Contracting State may be taxed in that other State.

2. However, such royalties may also be taxed in the Contracting State in which they arise and according to the laws of that State, but if the beneficial owner of the royalties is a resident of the other Contracting State, the tax so charged shall not exceed:

a) 5 per cent of the gross amount of the royalties paid for the use of industrial, commercial or scientific equipment;

b) 10 per cent of the gross amount of the royalties in all other cases.

3. The term "royalties" as used in this Article means payments of any kind received as a consideration for the use of, or the right to use, any copyright of literary, artistic or scientific work including cinematograph films and films or tapes for radio or television broadcasting, any patent, trade mark, design or model, plan, secret formula or process, or for the use of, or the right to use industrial, commercial or scientific equipment, or for information concerning industrial, commercial or scientific experience.

4. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall not apply if the beneficial owner of the royalties, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State in which the royalties arise, through a permanent establishment situated therein, or performs in that other State independent personal services from a fixed base situated therein, and the right or property in respect of which the royalties are paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such case the provisions of Article 7 or Article 14, as the case may be, shall apply.

5. Royalties shall be deemed to arise in a Contracting State when the payer is a resident of that State. Where, however, the person paying the royalties, whether he is a resident of a Contracting State or not, has in a Contracting State a permanent establishment or a fixed base in connection with which the liability to pay the royalties was incurred, and such royalties are borne by such permanent establishment or fixed base, then such royalties shall be deemed to arise in the State in which the permanent establishment or fixed base is situated.

6. Where, by reason of a special relationship between the payer and the beneficial owner or between both of them and some other person, the amount of the royalties, having regard to the use, right or information for which they are paid, exceeds the amount which would have been agreed upon by the payer and the beneficial owner in the absence of such relationship, the provisions of this Article shall apply only to the last-mentioned amount. In such case, the excess part of the payments shall remain taxable according to the laws of each Contracting State, due regard being had to the other provisions of this Convention.

Article 13. Capital Gains

1. Gains derived by a resident of a Contracting State from the alienation of immovable property to which the provisions of Article 6 apply and situated in the other Contracting State may be taxed in that other State.

2. Gains derived by a resident of a Contracting State from the alienation of shares in a company the assets of which consist wholly or principally of immovable property to which the provisions of Article 6 apply and situated in the other Contracting State may be taxed in that other State.

3. Gains from the alienation of movable property forming part of the business property of a permanent establishment which an enterprise of a Contracting State has in the other Contracting State or of movable property pertaining to a fixed base available to a resident of a Contracting State in the other Contracting State for the purpose of performing independent personal services, including such gains from the alienation of such a permanent establishment (alone or with the whole enterprise) or of such fixed base, may be taxed in that other State.

4. Gains derived by an enterprise of a Contracting State from the alienation of ships or aircraft operated in international traffic by that enterprise or movable property pertaining to the operation of such ships or aircraft, shall be taxable only in that State.

5. Gains from the alienation of any property other than that referred to in paragraphs 1, 2, 3 and 4, shall be taxable only in the Contracting State of which the alienator is a resident.

Article 14. Independent Personal Services

1. Income derived by an individual who is a resident of a Contracting State in respect of professional services or other activities of an independent character shall be taxable only in that State unless he has a fixed base regularly available to him in the other Contracting State for the purpose of performing his activities. If he has such a fixed base, the income may be taxed in the other Contracting State but only so much of it as is attributable to that fixed base. For this purpose, where an individual who is a resident of a Contracting State stays in the other Contracting State for a period or periods exceeding in the aggregate 183 days in any period of twelve consecutive months commencing or ending in the fiscal year concerned, he shall be deemed to have a fixed base regularly available to him in that other State for such fiscal year or years and the income that is derived from his activities referred to above that are performed in that other State shall be attributable to that fixed base.

2. The term "professional services" includes especially independent scientific, literary, artistic, educational or teaching activities as well as the independent activities of physicians, lawyers, engineers, architects, dentists and accountants.

Article 15. Dependent Personal Services

1. Subject to the provisions of Articles 16, 18 and 19, salaries, wages and other similar remuneration derived by a resident of a Contracting State in respect of an employment shall

be taxable only in that State unless the employment is exercised in the other Contracting State. If the employment is so exercised, such remuneration as is derived therefrom may be taxed in that other State.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1, remuneration derived by a resident of a Contracting State in respect of an employment exercised in the other Contracting State shall be taxable only in the first-mentioned State if:

a) the recipient is present in the other State for a period or periods not exceeding in the aggregate 183 days in any period of twelve consecutive months commencing or ending in the fiscal year concerned, and

b) the remuneration is paid by, or on behalf of, an employer who is not a resident of the other State, and

c) the remuneration is not borne by a permanent establishment or a fixed base which the employer has in the other State.

3. Notwithstanding the preceding provisions of this Article, remuneration derived in respect of an employment exercised aboard a ship or aircraft operated in international traffic by an enterprise of a Contracting State may be taxed in that State.

Article 16. Directors' Fees

1. Directors' fees and other similar remuneration derived by a resident of a Contracting State in his capacity as a member of the board of directors or a similar organ of a company which is a resident of the other Contracting State may be taxed in that other State.

2. However, remuneration received by the persons concerned in any other capacity may be taxed, as the case may be, in accordance with the provisions of Article 14 or Article 15.

Article 17. Artistes and Sportsmen

1. Notwithstanding the provisions of Articles 14 and 15, income derived by a resident of a Contracting State as an entertainer, such as a theatre, motion picture, radio or television artiste, or a musician, or as a sportsman, from his personal activities as such exercised in the other Contracting State, may be taxed in that other State.

2. Where income in respect of personal activities exercised by an entertainer or a sportsman in his capacity as such accrues not to the entertainer or sportsman himself but to another person, that income may, notwithstanding the provisions of Articles 7, 14 and 15, be taxed in the Contracting State in which the activities of the entertainer or sportsman are exercised.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall not apply to income derived from activities exercised in a Contracting State by an entertainer or a sportsman if the visit to that State is wholly or mainly supported by public funds of one or both of the Contracting States or political subdivisions or local authorities thereof. In such case, the income shall be taxable only in the Contracting State of which the entertainer or sportsman is a resident.

Article 18. Pensions

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of Article 19, pensions and other similar remuneration paid to a resident of a Contracting State in consideration of past employment shall be taxable only in that State.

2. However, pensions and other allowances, periodic or non periodic, paid under the social security legislation of a Contracting State may be taxed in that State. This provision also applies to pensions and allowances paid under a public scheme organised by a Contracting State for social welfare purposes.

Article 19. Government Service

1. a) Salaries, wages and other similar remuneration, other than a pension, paid by a Contracting State or a political subdivision or a local authority thereof to an individual in respect of services rendered to that State or subdivision or authority shall be taxable only in that State.

b) However, such salaries, wages and other similar remuneration shall be taxable only in the other Contracting State if the services are rendered in that State and the individual is a resident of that State who:

(i) is a national of that State; or

(ii) did not become a resident of that State solely for the purpose of rendering the services.

2. a) Any pension paid by, or out of funds created by, a Contracting State or a political subdivision or a local authority thereof to an individual in respect of services rendered to that State or subdivision or authority shall be taxable only in that State.

b) However, such pension shall be taxable only in the other Contracting State if the individual is a resident of, and a national of, that State.

3. The provisions of Articles 15, 16 and 18 shall apply to salaries, wages and other similar remuneration, and to pensions, in respect of services rendered in connection with a business carried on by a Contracting State or a political subdivision or a local authority thereof.

Article 20. Students

Payments which a student, an apprentice or a trainee who is or was immediately before visiting a Contracting State a resident of the other Contracting State and who is present in the first-mentioned State solely for the purpose of his education or training receives for the purpose of his maintenance, education or training shall not be taxed in that State, provided that such payments arise from sources outside that State.

Article 21. Offshore Activities

1. The provisions of this Article shall apply notwithstanding the provisions of Articles 4 to 20 of this Convention.

2. For the purposes of this Article, the term "offshore activities" means any activity carried on offshore in a Contracting State in connection with the exploration or exploitation of the sea bed and sub-soil and their natural resources situated therein.

3. A person who is a resident of a Contracting State and carries on offshore activities in the other Contracting State shall, subject to paragraph 4, be deemed to be carrying on business in that other State through a permanent establishment or a fixed base situated therein.

4. The provisions of paragraph 3 shall not apply where the offshore activities are carried on for a period or periods not exceeding in the aggregate 30 days within any period of twelve consecutive months commencing or ending in the fiscal year concerned. For the purpose of computing the above-mentioned limit of 30 days:

a) where a person which is a resident of a Contracting State carrying on offshore activities in the other Contracting State is associated with another person carrying on substantially similar offshore activities there, the duration of activities of both persons shall be taken into account together, except to the extent that those activities are carried on at the same time;

b) a person shall be regarded as associated with another person if one participates directly or indirectly in the management, contracting or capital of the other or if a third person or third persons participate directly or indirectly in the management, control or capital of both the first-mentioned person and the second-mentioned person.

5. Profits derived by a resident of a Contracting State from the transportation of supplies or personnel to a location, or between locations, where offshore activities are being carried on in the other Contracting State, or from the operation of tugboats and other vessels auxiliary to such activities, shall be taxable only in the first-mentioned State.

6. Salaries, wages and other similar remuneration derived by a resident of a Contracting State in respect of an employment connected with offshore activities in the other Contracting State may, to the extent that the duties are performed offshore in that other State, be taxed in that other State. However, such remuneration shall be taxable only in the first-mentioned State if the employment is carried on for an employer who is not a resident of the other State and for a period or periods not exceeding in the aggregate 30 days within any period of twelve consecutive months commencing or ending in the fiscal year concerned.

7. Gains derived by a resident of a Contracting State from the alienation of:

a) exploration or exploitation rights; or

b) property situated in the other Contracting State which is used in connection with the offshore activities carried on in that other State; or

c) shares deriving their value or the greater part of their value directly or indirectly from such rights or such property or from such rights and such property taken together;

may be taxed in that other State.

In this paragraph the term "exploration or exploitation rights" means rights to assets to be produced by offshore activities carried on in the other Contracting State, or to interests in or to the benefit of such assets.

Article 22. Other Income

1. Items of income of a resident of a Contracting State, wherever arising, not dealt with in the foregoing Articles of this Convention shall be taxable only in that State.

2. The provisions of paragraph 1 shall not apply to income, other than income from immovable property as defined in paragraph 2 of Article 6, if the recipient of such income, being a resident of a Contracting State, carries on business in the other Contracting State through a permanent establishment situated therein, or performs in that other State independent personal services from a fixed base situated therein, and the right or property in respect of which the income is paid is effectively connected with such permanent establishment or fixed base. In such case the provisions of Article 7 or Article 14, as the case may be, shall apply.

3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, items of income of a resident of a Contracting State not dealt with in the foregoing Articles of this Convention and arising in the other Contracting State may also be taxed in that other State.

Chapter IV. - Methods for Elimination of Double Taxation

Article 23. Elimination of Double Taxation

1. In the case of Lithuania, double taxation shall be avoided as follows:

where a resident of Lithuania derives income which, in accordance with this Convention, may be taxed in Belgium, unless a more favourable treatment is provided in its domestic law, Lithuania shall allow as a deduction from the tax on the income of that resident, an amount equal to the income tax paid thereon in Belgium.

Such deduction shall not, however, exceed that part of the income tax in Lithuania, as computed before the deduction is given, which is attributable to the income which may be taxed in Belgium.

2. In the case of Belgium, double taxation shall be avoided as follows:

a) Where a resident of Belgium derives income which is taxed in Lithuania in accordance with the provisions of this Convention, other than those of paragraph 2 of Article 10, of paragraphs 2 and 7 of Article 11 and of paragraphs 2 and 6 of Article 12, Belgium shall exempt such income from tax but may, in calculating the amount of tax on the remaining income of that resident, apply the rate of tax which would have been applicable if such income had not been exempted.

b) Subject to the provisions of Belgian law regarding the deduction from Belgian tax of taxes paid abroad, where a resident of Belgium derives items of his aggregate income for Belgian tax purposes which are dividends taxable in accordance with paragraph 2 of Article 10, and not exempt from Belgian tax according to sub-paragraph c) hereinafter, interest tax-

able in accordance with paragraph 2 or 7 of Article 11, or royalties taxable in accordance with paragraph 2 or 6 of Article 12, the Lithuanian tax levied on that income shall be allowed as a credit against Belgian tax relating to such income.

c) Dividends within the meaning of paragraph 3 of Article 10, derived by a company which is a resident of Belgium from a company which is a resident of Lithuania, shall be exempt from the corporate income tax in Belgium under the conditions and within the limits provided for in Belgian law.

d) Where, in accordance with Belgian law, losses incurred by an enterprise carried on by a resident of Belgium in a permanent establishment situated in Lithuania, have been effectively deducted from the profits of that enterprise for its taxation in Belgium, the exemption provided for in sub-paragraph a) shall not apply in Belgium to the profits of other taxable periods attributable to that establishment to the extent that those profits have also been exempted from tax in Lithuania by reason of compensation for the said losses.

Chapter V. - Special Provisions

Article 24. Non-discrimination

1. Nationals of a Contracting State shall not be subjected in the other Contracting State to any taxation or any requirement connected therewith, which is other or more burdensome than the taxation and connected requirements to which nationals of that other State in the same circumstances, in particular with respect to residence, are or may be subjected. This provision shall, notwithstanding the provisions of Article 1, also apply to persons who are not residents of one or both of the Contracting States.

2. Stateless persons who are residents of a Contracting State shall not be subjected in either Contracting State to any taxation or any requirement connected therewith which is other or more burdensome than the taxation and connected requirements to which nationals of the State concerned in the same circumstances, in particular with respect to residence, are or may be subjected.

3. The taxation on a permanent establishment which an enterprise of a Contracting State has in the other Contracting State shall not be less favourably levied in that other State than the taxation levied on enterprises of that other State carrying on the same activities. This provision shall not be construed as obliging a Contracting State to grant to residents of the other Contracting State any personal allowances, reliefs and reductions for taxation purposes on account of civil status or family responsibilities which it grants to its own residents.

4. Except where the provisions of paragraph 1 of Article 9, paragraph 7 of Article 11, or paragraph 6 of Article 12, apply, interest, royalties and other disbursements paid by an enterprise of a Contracting State to a resident of the other Contracting State shall, for the purpose of determining the taxable profits of such enterprise, be deductible under the same conditions as if they had been paid to a resident of the first-mentioned State.

5. Enterprises of a Contracting State, the capital of which is wholly or partly owned or controlled, directly or indirectly, by one or more residents of the other Contracting State, shall not be subjected in the first-mentioned State to any taxation or any requirement con-

nected therewith which is other or more burdensome than the taxation and connected requirements to which other similar enterprises of the first-mentioned State are or may be subjected.

6. The provisions of this Article shall, notwithstanding the provisions of Article 2, apply to taxes of every kind and description.

Article 25. Mutual Agreement Procedure

1. Where a person considers that the actions of one or both of the Contracting States result or will result for him in taxation not in accordance with the provisions of this Convention, he may, irrespective of the remedies provided by the domestic law of those States, present his case to the competent authority of the Contracting State of which he is a resident or, if his case comes under paragraph 1 of Article 24, to that of the Contracting State of which he is a national. The case must be presented within three years from the first notification of the action resulting in taxation not in accordance with the provisions of the Convention.

2. The competent authority shall endeavour, if the objection appears to it to be justified and if it is not itself able to arrive at a satisfactory solution, to resolve the case by mutual agreement with the competent authority of the other Contracting State, with a view to the avoidance of taxation which is not in accordance with the Convention. Any agreement reached shall be implemented notwithstanding any time limits in the domestic law of the Contracting States.

3. The competent authorities of the Contracting States shall endeavour to resolve by mutual agreement any difficulties or doubts arising as to the interpretation or application of the Convention.

4. The competent authorities of the Contracting States shall agree on administrative measures necessary to carry out the provisions of the Convention and particularly on the proofs to be furnished by residents of either Contracting State in order to benefit in the other State from the exemptions or reductions in tax provided for in the Convention.

5. The competent authorities of the Contracting States may communicate with each other directly for the purpose of reaching an agreement in the sense of the preceding paragraphs.

Article 26. Exchange of Information

1. The competent authorities of the Contracting States shall exchange such information as is necessary for carrying out the provisions of this Convention or of the domestic laws of the Contracting States concerning taxes covered by the Convention insofar as the taxation thereunder is not contrary to the Convention. The exchange of information is not restricted by Article 1. Any information received by a Contracting State shall be treated as secret in the same manner as information obtained under the domestic laws of that State and shall be disclosed only to persons or authorities (including courts and administrative bodies) concerned with the assessment or collection of, the enforcement or prosecution in respect of, or the determination of appeals in relation to, the taxes covered by the Convention.

Such persons or authorities shall use the information only for such purposes. They may disclose the information in public court proceedings or in judicial decisions.

2. In no case shall the provisions of paragraph I be construed so as to impose on a Contracting State the obligation:

a) to carry out administrative measures at variance with the laws and administrative practice of that or of the other Contracting State;

b) to supply information which is not obtainable under the laws or in the normal course of the administration of that or of the other Contracting State;

c) to supply information which would disclose any trade, business, industrial, commercial or professional secret or trade process, or information, the disclosure of which would be contrary to public policy (*ordre public*).

Article 27. Aid in Recovery

1. The Contracting States undertake to lend assistance to each other in the collection of the taxes owed by a taxpayer to the extent that the amount thereof has been finally determined according to the laws of the Contracting State making the request for assistance.

2. In the case of a request by a Contracting State for the collection of taxes by the other Contracting State, such taxes shall be collected by that other State in accordance with the laws applicable to the collection of its own taxes and as if the taxes to be so collected were its own taxes; such tax claims, however, shall not have any priority in the other Contracting State.

3. Any request for collection by a Contracting State shall be accompanied by such certificate as is required by the laws of that State to establish that the taxes owed by the taxpayer have been finally determined.

4. Where the tax claim of a Contracting State has not been finally determined by reason of it being subject to appeal or other proceedings, that State may, in order to protect its revenues, request the other Contracting State to take such interim measures for conservancy on its behalf as are available to the other State under the laws of that other State. If such request is accepted by the other State, such interim measures shall be taken by that other State as if the taxes owed to the first-mentioned State were the own taxes of that other State.

5. A request under paragraphs 3 or 4 shall only be made by a Contracting State to the extent that sufficient property of the taxpayer owing the taxes is not available in that State for recovery of the taxes owed.

6. The Contracting State in which tax is recovered in accordance with the provisions of this Article shall forthwith remit to the Contracting State on behalf of which the tax was collected the amount so recovered minus, where appropriate, the amount of extraordinary costs referred to in sub-paragraph 7 b).

7. It is understood that unless otherwise agreed by the competent authorities of both Contracting States,

a) ordinary costs incurred by a Contracting State in providing assistance shall be borne by that State;

b) extraordinary costs incurred by a Contracting State in providing assistance shall be borne by the other State and shall be payable regardless of the amount collected on its behalf by that other State.

As soon as a Contracting State anticipates that extraordinary costs may be incurred, it shall so advise the other Contracting State and indicate the estimated amount of such costs.

8. In this Article, the term "taxes" means the taxes to which the Convention applies and includes any interest and penalties relating thereto.

9. The provisions of paragraph 1 of Article 26 concerning secrecy and use of the information exchanged shall also apply to any information which, by virtue of this Article, is supplied to the competent authority of a Contracting State.

Article 28. Members of Diplomatic Missions and Consular Posts

Nothing in this Convention shall affect the fiscal privileges of members of diplomatic missions or consular posts under the general rules of international law or under the provisions of special agreements.

Article 29. Limitation of Benefits

A person that is a resident of a Contracting State and derives income from the other Contracting State shall not be entitled to relief from taxation otherwise provided for in this Convention if it was the main purpose or one of the main purposes of any person concerned with the creation or assignment of such item of income to take advantage of the provisions of this Convention.

In making a determination under this Article, the appropriate competent authority or authorities shall be entitled to consider, among other factors, the amount and nature of the income, circumstances in which the income was derived, the real intention of the parties to the transaction, and the identity and residence of the persons who in law or in fact, directly or indirectly, control or beneficially own (i) the income or (ii) the persons who are resident(s) of the Contracting State(s) and who are concerned with the payment or receipt of such income.

Chapter VI. - Final Provisions

Article 30. Entry into Force

1. The Governments of the Contracting States shall notify each other when the constitutional requirements for the entry into force of this Convention have been complied with.

2. The Convention shall enter into force on the date of the later of the notifications referred to in paragraph 1 and its provisions shall have effect in both Contracting States:

a) in respect of taxes withheld at source, on income derived on or after the first day of January in the calendar year next following the year in which the Convention enters into force;

b) in respect of other taxes charged on income of any fiscal year beginning on or after the first day of January in the calendar year next following the year in which the Convention enters into force.

Article 31. Termination

This Convention shall remain in force until terminated by a Contracting State. Either Contracting State may terminate the Convention, through diplomatic channels, by giving written notice of termination at least six months before the end of any calendar year. In such event, the Convention shall cease to have effect in both Contracting States:

a) in respect of taxes withheld at source, on income derived on or after the first day of January in the calendar year next following the year in which the notice has been given;

b) in respect of other taxes charged on income of any fiscal year beginning on or after the first day of January in the calendar year next following the year in which the notice has been given.

In witness whereof, the undersigned, duly authorised thereto, have signed this Convention.

Done in duplicate at Brussels this 26 day of November 1998, in the Dutch, French, Lithuanian and English languages, all four texts being equally authentic.

In the case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

For the Government of the Kingdom of Belgium :

E. DERYCKE
Minister of Foreign Affairs

For the Government of the Republic of Lithuania :

A. SAUDARGAS
Minister of Foreign Affairs

PROTOCOL

At the moment of signing the Convention between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of Lithuania for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income, the undersigned have agreed upon the following provisions which shall form an integral part of the Convention.

Ad Article 4, paragraph 3

1. It is understood that the second sentence of paragraph 3 shall not be interpreted as prohibiting a Contracting State to eliminate double taxation in accordance with Article 23 in respect of persons mentioned in paragraph 3 of Article 4.

2. Ad Article 6, paragraph 2

It is understood that the term "variable or fixed payments as consideration for the working of or the right to work, mineral deposits, sources and other natural resources" also includes payments relating to the production from such resources.

3. Ad Article 6, paragraph 3, and Article 13, paragraph 1

It is understood that all income and gains from the alienation of immovable property may be taxed in the Contracting State in which the immovable property is situated.

4. Ad Article 7, paragraphs 1 and 2

Where an enterprise of a Contracting State sells goods or merchandise or carries on business in the other Contracting State through a permanent establishment situated therein, the profits of that permanent establishment shall not be determined on the basis of the total amount received by the enterprise but only on the basis of the remuneration which is attributable to the actual activity of the permanent establishment for such sales or business.

However, profits derived from the sale of goods or merchandise of the same or similar kind as those sold, or from other business activities of the same or similar nature as those effected through that permanent establishment may be considered attributable to that permanent establishment if it is proved that the sale or activities were structured in a manner intended to avoid taxation in the State where the permanent establishment is situated.

5. Ad Article 10, paragraph 3

The term "dividends" also includes income - even paid in the form of interest - which is treated as income from shares by the laws of the State of which the paying company is a resident.

6. Ad Article 12

If in any Convention for the avoidance of double taxation concluded by Lithuania with a third State being a member of the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) at the date of signature of this Convention, Lithuania after that date would agree to exclude any kind of rights or property from the definition contained in paragraph 3 or exempt royalties arising in Lithuania from Lithuanian tax on royalties or to limit the rates of tax provided in paragraph 2, such definition or exemption or lower rate shall automatically apply as if it had been specified in paragraph 3 or paragraph 2 respectively.

7. Ad Article 12, paragraph 3

It is understood that the term "information concerning industrial, commercial or scientific experience" is to be interpreted according to the Commentary on paragraph 2 of Article 12 of the OECD Model Tax Convention on Income and on Capital.

8. Ad Article 13, paragraph 2

For the purposes of paragraph 2, it is understood that gains from the alienation of shares shall be taxable in a Contracting State only to the extent of the value of such shares derived directly or indirectly from immovable property situated in that State.

9. Ad Article 15, paragraph 2

It is understood that remuneration derived by a resident of a Contracting State in respect of his personal activity as a partner of a company, other than a company with share capital, which is a resident of the other Contracting State, may be taxed in accordance with the provisions of Article 15, as if such remuneration were remuneration derived by an employee in respect of an employment and as if references to "the employer" were references to the company.

10. Ad Article 21, paragraph 7

It is understood that gains derived by a resident of a Contracting State from the alienation of shares referred to in paragraph 7 c) may be taxed in the other Contracting State to the extent of the value of such shares derived directly or indirectly from the rights or property as mentioned in paragraph 7 c).

In witness whereof, the undersigned, duly authorised thereto, have signed this Protocol.

Done in duplicate at Brussels this 26 day of November 1998, in the Dutch, French, Lithuanian and English languages, all four texts being equally authentic.

In the case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

For the Government of the Kingdom of Belgium :

E. DERYCKE
Minister of Foreign Affairs

For the Government of the Republic of Lithuania :

A. SAUDARGAS
Minister of Foreign Affairs

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE TENDANT A ÉVIT-
ER LA DOUBLE IMPOSITION ET A PRÉVENIR L'ÉVASION FISCALE EN
MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et
Le Gouvernement de la République de Lituanie,

Désireux de conclure une Convention tendant à éviter la double imposition et à préve-
nir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, sont convenus des dispositions sui-
vantes :

Chapitre I. - Champ D'application de la Convention

Article 1. Personnes visées

La présente Convention s'applique aux personnes qui sont des résidents d'un Etat con-
tractant ou des deux Etats contractants.

Article 2. Impôts visés

1. La présente Convention s'applique aux impôts sur le revenu perçus pour le compte
d'un Etat contractant, de ses subdivisions politiques ou de ses collectivités locales, quel que
soit le système de perception.

2. Sont considérés comme impôts sur le revenu les impôts perçus sur le revenu total
ou sur des éléments du revenu, y compris les impôts sur les gains provenant de l'aliénation
de biens mobiliers ou immobiliers, ainsi que les impôts sur les plus-values.

3. Les impôts actuels auxquels s'applique la Convention sont notamment :

- a) en ce qui concerne la Lituanie :
 - (i) l'impôt sur les bénéfices des personnes morales (juridiniu asmenu pelno mokes-
tis);
 - (ii) l'impôt sur le revenu des personnes physiques (fiziniu asmenu pajamu mokestis),
(ci-après dénommés "l'impôt lituanien ");
- b) en ce qui concerne la Belgique :
 - (i) l'impôt des personnes physiques;
 - (ii) l'impôt des sociétés;
 - (iii) l'impôt des personnes morales;
 - (iv) l'impôt des non-résidents;
 - (v) la contribution complémentaire de crise;

y compris les précomptes, les centimes additionnels auxdits impôts et précomptes ainsi que les taxes additionnelles à l'impôt des personnes physiques, (ci-après dénommés "l'impôt belge").

4. La Convention s'applique aussi aux impôts de nature identique ou analogue qui seraient établis après la date de signature de la Convention et qui s'ajouteraient aux impôts actuels ou qui les remplaceraient. Les autorités compétentes des Etats contractants se communiquent les modifications importantes apportées à leurs législations fiscales respectives.

Chapitre II.- Définitions

Article 3. Définitions générales

1. Au sens de la présente Convention, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente :

a) le terme "Lituanie" désigne la République de Lituanie et, lorsqu'il est employé dans un sens géographique, il désigne le territoire de la République de Lituanie ainsi que toute zone adjacente à la mer territoriale de la République de Lituanie à l'intérieur de laquelle peuvent être exercés, en vertu de la législation de la République de Lituanie et conformément au droit international, les droits de la Lituanie afférents au lit de la mer et au sous-sol marin ainsi qu'à leurs ressources naturelles ;

b) le terme "Belgique" désigne le Royaume de Belgique; employé dans un sens géographique, il désigne le territoire du Royaume de Belgique, y compris la mer territoriale ainsi que les zones maritimes et les espaces aériens sur lesquels, en conformité avec le droit international, le Royaume de Belgique exerce des droits souverains ou sa juridiction;

c) les expressions "un Etat contractant" et "l'autre Etat contractant" désignent, suivant le contexte, la Lituanie ou la Belgique;

d) le terme "personne" comprend les personnes physiques, les sociétés et tous autres groupements de personnes;

e) le terme "société" désigne toute personne morale ou toute entité qui est considérée comme une personne morale aux fins d'imposition;

f) les expressions "entreprise d'un Etat contractant" et "entreprise de l'autre Etat contractant" désignent respectivement une entreprise exploitée par un résident d'un Etat contractant et une entreprise exploitée par un résident de l'autre Etat contractant;

g) l'expression "trafic international" désigne tout transport effectué par un navire ou un aéronef exploité par une entreprise d'un Etat contractant, sauf lorsque le navire ou l'aéronef n'est exploité qu'entre des points situés dans l'autre Etat contractant;

h) l'expression "autorité compétente" désigne :

(i) en ce qui concerne la Lituanie, le Ministre des Finances ou son représentant autorisé;

(ii) en ce qui concerne la Belgique, le Ministre des Finances ou son représentant autorisé;

- i) le terme "national" désigne :
- (i) toute personne physique qui possède la nationalité d'un Etat contractant;
 - (ii) toute personne morale, société de personnes ou association constituée conformément à la législation en vigueur dans un Etat contractant;
 - (iii) en ce qui concerne la Lituanie, une entreprise privée (unipersonnelle).

2. Pour l'application de la Convention à un moment donné par un Etat contractant, tout terme ou expression qui n'y est pas défini a, sauf si le contexte exige une interprétation différente, le sens que lui attribue à ce moment le droit de cet Etat concernant les impôts auxquels s'applique la Convention, le sens attribué à ce terme ou expression par le droit fiscal de cet Etat prévalant sur le sens que lui attribuent les autres branches du droit de cet Etat.

Article 4. Résident

1. Au sens de la présente Convention, l'expression "résident d'un Etat contractant" désigne toute personne qui, en vertu de la législation de cet Etat, est assujettie à l'impôt dans cet Etat, en raison de son domicile, de sa résidence, de son siège de direction, de son lieu de constitution ou de tout autre critère de nature analogue. L'expression s'applique aussi à cet Etat lui-même, à ses subdivisions politiques et à ses collectivités locales.

Toutefois, cette expression ne comprend pas les personnes qui ne sont assujetties à l'impôt dans cet Etat que pour les revenus de sources situées dans cet Etat.

2. Lorsque, selon les dispositions du paragraphe 1, une personne physique est un résident des deux Etats contractants, sa situation est réglée de la manière suivante :

a) cette personne est considérée comme un résident seulement de l'Etat où elle dispose d'un foyer d'habitation permanent; si elle dispose d'un foyer d'habitation permanent dans les deux Etats, elle est considérée comme un résident seulement de l'Etat avec lequel ses liens personnels et économiques sont les plus étroits (centre des intérêts vitaux);

b) si l'Etat où cette personne a le centre de ses intérêts vitaux ne peut pas être déterminé, ou si elle ne dispose d'un foyer d'habitation permanent dans aucun des Etats, elle est considérée comme un résident seulement de l'Etat où elle séjourne de façon habituelle;

c) si cette personne séjourne de façon habituelle dans les deux Etats ou si elle ne séjourne de façon habituelle dans aucun d'eux, elle est considérée comme un résident seulement de l'Etat dont elle possède la nationalité;

d) si cette personne possède la nationalité des deux Etats ou si elle ne possède la nationalité d'aucun d'eux, les autorités compétentes des Etats contractants tranchent la question d'un commun accord.

3. Lorsque, selon les dispositions du paragraphe 1, une personne autre qu'une personne physique est un résident des deux Etats contractants, les autorités compétentes des Etats contractants s'efforcent de trancher la question d'un commun accord. A défaut d'un tel accord, ladite personne n'est considérée comme un résident d'aucun des Etats contractants aux fins de bénéficier des avantages prévus par la Convention.

Article 5. Etablissement stable

1. Au sens de la présente Convention, l'expression "établissement stable" désigne une installation fixe d'affaires par l'intermédiaire de laquelle une entreprise exerce tout ou partie de son activité.

2. L'expression "établissement stable" comprend notamment :

a) un siège de direction,

b) une succursale,

c) un bureau,

d) une usine,

e) un atelier, et

f) une mine, un puits de pétrole ou de gaz, une carrière ou tout autre lieu d'extraction de ressources naturelles.

3. Un chantier de construction ou de montage ou une activité de surveillance ou de conseil s'y exerçant, ne constitue un établissement stable que si ce chantier ou cette activité a une durée supérieure à neuf mois.

4. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, on considère qu'il n'y a pas "établissement stable" si :

a) il est fait usage d'installations aux seules fins de stockage, d'exposition ou de livraison de marchandises appartenant à l'entreprise;

b) des marchandises appartenant à l'entreprise sont entreposées aux seules fins de stockage, d'exposition ou de livraison;

c) des marchandises appartenant à l'entreprise sont entreposées aux seules fins de transformation par une autre entreprise;

d) une installation fixe d'affaires est utilisée aux seules fins d'acheter des marchandises ou de réunir des informations, pour l'entreprise;

e) une installation fixe d'affaires est utilisée aux seules fins d'exercer, pour l'entreprise, toute autre activité de caractère préparatoire ou auxiliaire;

f) une installation fixe d'affaires est utilisée aux seules fins de l'exercice cumulé d'activités mentionnées aux alinéas a) à e), à condition que l'activité d'ensemble de l'installation fixe d'affaires résultant de ce cumul garde un caractère préparatoire ou auxiliaire.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, lorsqu'une personne - autre qu'un agent jouissant d'un statut indépendant auquel s'applique le paragraphe 6- agit pour le compte d'une entreprise et dispose dans un Etat contractant de pouvoirs qu'elle y exerce habituellement lui permettant de conclure des contrats au nom de l'entreprise, cette entreprise est considérée comme ayant un établissement stable dans cet Etat pour toutes les activités que cette personne exerce pour l'entreprise, à moins que les activités de cette personne ne soient limitées à celles qui sont mentionnées au paragraphe 4 et qui, si elles étaient exercées par l'intermédiaire d'une installation fixe d'affaires, ne permettraient pas de considérer cette installation comme un établissement stable selon les dispositions de ce paragraphe.

6. Une entreprise n'est pas considérée comme ayant un établissement stable dans un Etat contractant du seul fait qu'elle y exerce son activité par l'entremise d'un courtier, d'un commissionnaire général ou de tout autre agent jouissant d'un statut indépendant, à condition que ces personnes agissent dans le cadre ordinaire de leur activité. Toutefois, lorsque les activités d'un tel agent sont exercées exclusivement ou presque exclusivement pour le compte de cette entreprise, et lorsque les conditions convenues entre l'agent et l'entreprise diffèrent de celles qui seraient convenues entre des personnes indépendantes, cet agent n'est pas considéré comme un agent indépendant au sens du présent paragraphe. Dans ce cas, les dispositions du paragraphe 5 sont applicables.

7. Le fait qu'une société qui est un résident d'un Etat contractant contrôle ou est contrôlée par une société qui est un résident de l'autre Etat contractant ou qui y exerce son activité (que ce soit par l'intermédiaire d'un établissement stable ou non) ne suffit pas, en lui-même, à faire de l'une quelconque de ces sociétés un établissement stable de l'autre.

Chapitre III. - Imposition des Revenus

Article 6. Revenus immobiliers

1. Les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire de biens immobiliers (y compris les revenus des exploitations agricoles ou forestières) situés dans l'autre Etat contractant, sont imposables dans cet autre Etat.

2. L'expression "biens immobiliers" a le sens que lui attribue le droit de l'Etat contractant où les biens considérés sont situés. Les dispositions de la présente Convention relatives aux biens immobiliers s'appliquent aussi aux revenus des accessoires, du cheptel mort ou vif des exploitations agricoles et forestières, des droits auxquels s'appliquent les dispositions du droit privé concernant la propriété foncière, de l'usufruit des biens immobiliers, des droits à des paiements variables ou fixes pour l'exploitation ou la concession de l'exploitation de gisements minéraux, sources et autres ressources naturelles, et de toute option ou droit analogue permettant d'acquérir des biens immobiliers. Les navires, bateaux et aéronefs ne sont pas considérés comme des biens immobiliers.

3. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux revenus provenant de l'exploitation ou de la jouissance directes, de la location ou de l'affermage, ainsi que de toute autre forme d'exploitation de biens immobiliers.

4. Lorsque la propriété d'actions ou d'autres parts sociales dans une société donne au propriétaire de ces actions ou parts sociales un droit de jouissance sur des biens immobiliers appartenant à la société, les revenus provenant de l'exploitation ou de la jouissance directes, de la location ou de l'affermage ainsi que de toute autre forme d'exploitation de ce droit de jouissance sont imposables dans l'Etat contractant où ces biens immobiliers sont situés.

5. Les dispositions des paragraphes 1, 3 et 4 s'appliquent également aux revenus provenant des biens immobiliers d'une entreprise ainsi qu'aux revenus des biens immobiliers servant à l'exercice d'une profession indépendante.

Article 7. Bénéfices des entreprises

1. Les bénéfices d'une entreprise d'un Etat contractant ne sont imposables que dans cet Etat, à moins que l'entreprise n'exerce son activité dans l'autre Etat contractant par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé. Si l'entreprise exerce son activité d'une telle façon, les bénéfices de l'entreprise sont imposables dans l'autre Etat mais uniquement dans la mesure où ils sont imputables à cet établissement stable.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, lorsqu'une entreprise d'un Etat contractant exerce son activité dans l'autre Etat contractant par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, il est imputé, dans chaque Etat contractant, à cet établissement stable les bénéfices qu'il aurait pu réaliser s'il avait constitué une entreprise distincte exerçant des activités identiques ou analogues dans des conditions identiques ou analogues et agissant en toute indépendance.

3. Pour déterminer les bénéfices d'un établissement stable, sont admises en déduction les dépenses exposées aux fins poursuivies par cet établissement stable, y compris les dépenses de direction et les frais généraux d'administration ainsi exposés, soit dans l'Etat où est situé cet établissement stable, soit ailleurs, mais à l'exclusion des dépenses qui, en vertu de la législation de cet Etat, ne pourraient pas être admises en déduction dans le chef d'une entreprise dudit Etat.

4. S'il est d'usage, dans un Etat contractant, de déterminer les bénéfices imputables à un établissement stable sur la base d'une répartition des bénéfices totaux de l'entreprise entre ses diverses parties, aucune disposition du paragraphe 2 n'empêche cet Etat contractant de déterminer les bénéfices imposables selon la répartition en usage; la méthode de répartition adoptée doit cependant être telle que le résultat obtenu soit conforme aux principes contenus dans le présent article.

5. Aucun bénéfice n'est imputé à un établissement stable du fait qu'il a simplement acheté des marchandises pour l'entreprise.

6. Aux fins des paragraphes précédents, les bénéfices à imputer à l'établissement stable sont déterminés chaque année selon la même méthode, à moins qu'il n'existe des motifs valables et suffisants de procéder autrement.

7. Lorsque les bénéfices comprennent des éléments de revenu traités séparément dans d'autres articles de la présente Convention, les dispositions de ces articles ne sont pas affectées par les dispositions du présent article.

Article 8. Navigation maritime et aérienne

1. Les bénéfices d'une entreprise d'un Etat contractant provenant de l'exploitation, en trafic international, de navires ou d'aéronefs ne sont imposables que dans cet Etat.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aussi aux bénéfices provenant de la participation à un pool, une exploitation en commun ou un organisme international d'exploitation.

Article 9. Entreprises associées

1. Lorsque

a) une entreprise d'un Etat contractant participe directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital d'une entreprise de l'autre Etat contractant, ou que

b) les mêmes personnes participent directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital d'une entreprise d'un Etat contractant et d'une entreprise de l'autre Etat contractant, et que, dans l'un et l'autre cas, les deux entreprises sont, dans leurs relations commerciales ou financières, liées par des conditions convenues ou imposées, qui diffèrent de celles qui seraient convenues entre des entreprises indépendantes, les bénéfices qui, sans ces conditions, auraient été réalisés par l'une des entreprises mais n'ont pu l'être en fait à cause de ces conditions, peuvent être inclus dans les bénéfices de cette entreprise et imposés en conséquence.

2. Lorsqu'un Etat contractant inclut dans les bénéfices d'une entreprise de cet Etat - et impose en conséquence - des bénéfices sur lesquels une entreprise de l'autre Etat contractant a été imposée dans cet autre Etat, et que les bénéfices ainsi inclus sont des bénéfices qui auraient été réalisés par l'entreprise du premier Etat si les conditions convenues entre les deux entreprises avaient été celles qui auraient été convenues entre des entreprises indépendantes, l'autre Etat procède à un ajustement approprié du montant de l'impôt qui y a été perçu sur ces bénéfices.

Pour déterminer cet ajustement, il est tenu compte des autres dispositions de la présente Convention et, si c'est nécessaire, les autorités compétentes des Etats contractants se consultent.

Article 10. Dividendes

1. Les dividendes payés par une société qui est un résident d'un Etat contractant à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, ces dividendes sont aussi imposables dans l'Etat contractant dont la société qui paie les dividendes est un résident, et selon la législation de cet Etat, mais si le bénéficiaire effectif des dividendes est un résident de l'autre Etat contractant, l'impôt ainsi établi ne peut excéder :

a) 5 pour cent du montant brut des dividendes si le bénéficiaire effectif est une société qui détient directement au moins 25 pour cent du capital de la société qui paie les dividendes;

b) 15 pour cent du montant brut des dividendes, dans tous les autres cas.

Le présent paragraphe n'affecte pas l'imposition de la société au titre des bénéfices qui servent au paiement des dividendes.

3. Le terme "dividendes" employé dans le présent article désigne les revenus provenant d'actions, actions ou bons de jouissance, parts de mine, parts de fondateur ou autres parts bénéficiaires à l'exception des créances, ainsi que les revenus d'autres parts sociales soumis au même régime fiscal que les revenus d'actions par la législation de l'Etat dont la société distributrice est un résident.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des dividendes, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant dont la société qui paie les dividendes est un résident, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que la participation génératrice des dividendes s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant les cas, sont applicables.

5. Lorsqu'une société qui est un résident d'un Etat contractant tire des bénéfices ou des revenus de l'autre Etat contractant, cet autre Etat ne peut percevoir aucun impôt sur les dividendes payés par la société, sauf dans la mesure où ces dividendes sont payés à un résident de cet autre Etat ou dans la mesure où la participation génératrice des dividendes se rattache effectivement à un établissement stable ou à une base fixe situés dans cet autre Etat, ni prélever aucun impôt, au titre de l'imposition des bénéfices non distribués, sur les bénéfices non distribués de la société, même si les dividendes payés ou les bénéfices non distribués consistent en tout ou en partie en bénéfices ou revenus provenant de cet autre Etat.

Article 11. Intérêts

1. Les intérêts provenant d'un Etat contractant et payés à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, ces intérêts sont aussi imposables dans l'Etat contractant d'où ils proviennent et selon la législation de cet Etat, mais si le bénéficiaire effectif des intérêts est un résident de l'autre Etat contractant, l'impôt ainsi établi ne peut excéder 10 pour cent du montant brut des intérêts.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 :

a) les intérêts provenant d'un Etat contractant et dont le bénéficiaire effectif est le Gouvernement de l'autre Etat contractant, y compris ses subdivisions politiques et ses collectivités locales, la Banque Centrale ou toute institution financière dont le capital est entièrement détenu par ce Gouvernement, de même que les intérêts payés en raison d'un prêt garanti ou assuré par ce Gouvernement, cette subdivision ou collectivité ou une institution publique agissant dans le cadre de la promotion des exportations et agréée d'un commun accord par les autorités compétentes des deux Etats contractants, sont exemptés d'impôt dans le premier Etat;

b) les intérêts provenant d'un Etat contractant sont exemptés d'impôt dans cet Etat si le bénéficiaire effectif de ces intérêts est une entreprise de l'autre Etat contractant, et si les intérêts sont payés en raison d'une dette résultant de la vente à crédit par une entreprise de cet autre Etat de marchandises, ou d'un équipement industriel, commercial ou scientifique à une entreprise du premier Etat, sauf lorsque la vente ou la dette est contractée entre personnes liées.

4. Le terme "intérêts" employé dans le présent article désigne les revenus des créances de toute nature, assorties ou non de garanties hypothécaires ou d'une clause de participation aux bénéfices du débiteur, et notamment les revenus des fonds publics et des obligations d'emprunts, y compris les primes et lots attachés à ces titres. Cependant, ce ter-

me ne comprend pas, au sens du présent article, les pénalisations pour paiement tardif ni les intérêts traités comme des dividendes en vertu de l'article 10.

5. Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des intérêts, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant d'où proviennent les intérêts, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que la créance génératrice des intérêts s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant les cas, sont applicables.

6. Les intérêts sont considérés comme provenant d'un Etat contractant lorsque le débiteur est un résident de cet Etat. Toutefois, lorsque le débiteur des intérêts, qu'il soit ou non un résident d'un Etat contractant, a dans un Etat contractant un établissement stable, ou une base fixe, pour lequel la dette donnant lieu au paiement des intérêts a été contractée et qui supporte la charge de ces intérêts, ceux-ci sont considérés comme provenant de l'Etat où l'établissement stable, ou la base fixe, est situé.

7. Lorsque, en raison de relations spéciales existant entre le débiteur et le bénéficiaire effectif ou que l'un et l'autre entretiennent avec de tierces personnes, le montant des intérêts, compte tenu de la créance pour laquelle ils sont payés, excède celui dont seraient convenus le débiteur et le bénéficiaire effectif en l'absence de pareilles relations, les dispositions du présent article ne s'appliquent qu'à ce dernier montant. Dans ce cas, la partie excédentaire des paiements reste imposable selon la législation de chaque Etat contractant et compte tenu des autres dispositions de la présente Convention.

Article 12. Redevances

1. Les redevances provenant d'un Etat contractant et payées à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, ces redevances sont aussi imposables dans l'Etat contractant d'où elles proviennent et selon la législation de cet Etat, mais si le bénéficiaire effectif des redevances est un résident de l'autre Etat contractant, l'impôt ainsi établi ne peut excéder :

- a) 5 pour cent du montant brut des redevances payées pour l'usage d'un équipement industriel, commercial ou scientifique;
- b) 10 pour cent du montant brut des redevances dans tous les autres cas.

3. Le terme "redevances" employé dans le présent article désigne les rémunérations de toute nature payées pour l'usage ou la concession de l'usage d'un droit d'auteur sur une oeuvre littéraire, artistique ou scientifique, y compris les films cinématographiques et les films ou bandes enregistrées pour la radio ou la télévision, d'un brevet, d'une marque de fabrique ou de commerce, d'un dessin ou d'un modèle, d'un plan, d'une formule ou d'un procédé secrets, ainsi que pour l'usage ou la concession de l'usage d'un équipement industriel, commercial ou scientifique et pour des informations ayant trait à une expérience acquise dans le domaine industriel, commercial ou scientifique.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des redevances, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant

d'où proviennent les redevances, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que le droit ou le bien générateur des redevances s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant les cas, sont applicables.

5. Les redevances sont considérées comme provenant d'un Etat contractant lorsque le débiteur est un résident de cet Etat. Toutefois, lorsque le débiteur des redevances, qu'il soit ou non un résident d'un Etat contractant, a dans un Etat contractant un établissement stable, ou une base fixe, pour lequel le contrat donnant lieu au paiement des redevances a été conclu et qui supporte la charge de ces redevances, celles-ci sont considérées

comme provenant de l'Etat où l'établissement stable, ou la base fixe, est situé.

6. Lorsque, en raison de relations spéciales existant entre le débiteur et le bénéficiaire effectif ou que l'un et l'autre entretiennent avec de tierces personnes, le montant des redevances, compte tenu de la prestation pour laquelle elles sont payées, excède celui dont seraient convenus le débiteur et le bénéficiaire effectif en l'absence de pareilles relations, les dispositions du présent article ne s'appliquent qu'à ce dernier montant. Dans ce cas, la partie excédentaire des paiements reste imposable selon la législation de chaque Etat contractant et compte tenu des autres dispositions de la présente Convention.

Article 13. Gains en capital

1. Les gains qu'un résident d'un Etat contractant tire de l'aliénation de biens immobiliers auxquels s'appliquent les dispositions de l'article 6, et qui sont situés dans l'autre Etat contractant, sont imposables dans cet autre Etat.

2. Les gains qu'un résident d'un Etat contractant tire de l'aliénation d'actions d'une société dont les actifs consistent exclusivement ou principalement en biens immobiliers auxquels s'appliquent les dispositions de l'article 6, et qui sont situés dans l'autre Etat contractant, sont imposables dans cet autre Etat.

3. Les gains provenant de l'aliénation de biens mobiliers qui font partie de l'actif d'un établissement stable qu'une entreprise d'un Etat contractant a dans l'autre Etat contractant, ou de biens mobiliers qui appartiennent à une base fixe dont un résident d'un Etat contractant dispose dans l'autre Etat contractant pour l'exercice d'une profession indépendante, y compris de tels gains provenant de l'aliénation de cet établissement stable (seul ou avec l'ensemble de l'entreprise) ou de cette base fixe, sont imposables dans cet autre Etat.

4. Les gains qu'une entreprise d'un Etat contractant tire de l'aliénation de navires ou aéronefs exploités en trafic international par cette entreprise, ou de biens mobiliers affectés à l'exploitation de ces navires ou aéronefs, ne sont imposables que dans cet Etat.

5. Les gains provenant de l'aliénation de tous biens autres que ceux visés aux paragraphes 1, 2, 3 et 4 ne sont imposables que dans l'Etat contractant dont le cédant est un résident.

Article 14. Professions indépendantes

1. Les revenus qu'une personne physique qui est un résident d'un Etat contractant tire d'une profession libérale ou d'autres activités de caractère indépendant ne sont imposables que dans cet Etat, à moins que ce résident ne dispose de façon habituelle dans l'autre Etat contractant d'une base fixe pour l'exercice de ses activités. S'il dispose d'une telle base fixe, les revenus sont imposables dans l'autre Etat contractant mais uniquement dans la mesure où ils sont imputables à cette base fixe. A cet effet, lorsqu'une personne physique qui est un résident d'un Etat contractant séjourne dans l'autre Etat contractant pendant une période ou des périodes excédant au total 183 jours durant toute période de douze mois consécutifs commençant ou se terminant durant l'année fiscale considérée, cette personne est considérée comme disposant de façon habituelle dans cet autre Etat d'une base fixe pour cette année fiscale ou ces années fiscales et les revenus tirés des activités visées ci-dessus qui sont exercées dans cet autre Etat sont imputables à cette base fixe.

2. L'expression "profession libérale" comprend notamment les activités indépendantes d'ordre scientifique, littéraire, artistique, éducatif ou pédagogique, ainsi que les activités indépendantes des médecins, avocats, ingénieurs, architectes, dentistes et comptables.

Article 15. Professions dépendantes

1. Sous réserve des dispositions des articles 16, 18, et 19, les salaires, traitements et autres rémunérations similaires qu'un résident d'un Etat contractant reçoit au titre d'un emploi salarié ne sont imposables que dans cet Etat, à moins que l'emploi ne soit exercé dans l'autre Etat contractant. Si l'emploi y est exercé, les rémunérations reçues à ce titre sont imposables dans cet autre Etat.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les rémunérations qu'un résident d'un Etat contractant reçoit au titre d'un emploi salarié exercé dans l'autre Etat contractant ne sont imposables que dans le premier Etat si :

a) le bénéficiaire séjourne dans l'autre Etat pendant une période ou des périodes n'excédant pas au total 183 jours durant toute période de douze mois consécutifs commençant ou se terminant durant l'année fiscale considérée, et

b) les rémunérations sont payées par un employeur ou pour le compte d'un employeur qui n'est pas un résident de l'autre Etat, et

c) la charge des rémunérations n'est pas supportée par un établissement stable ou une base fixe que l'employeur a dans l'autre Etat.

3. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, les rémunérations reçues au titre d'un emploi salarié exercé à bord d'un navire ou d'un aéronef exploité en trafic international par une entreprise d'un Etat contractant sont imposables dans cet Etat.

Article 16. Tantièmes

1. Les tantièmes, jetons de présence et autres rémunérations similaires qu'un résident d'un Etat contractant reçoit en sa qualité de membre du conseil d'administration ou de sur-

veillance ou d'un organe analogue d'une société qui est un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, les rémunérations que les intéressés reçoivent en une autre qualité sont imposables, suivant le cas, conformément aux dispositions de l'article 14 ou de l'article 15.

Article 17. Artistes et sportifs

1. Nonobstant les dispositions des articles 14 et 15, les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire de ses activités personnelles exercées dans l'autre Etat contractant en tant qu'artiste du spectacle, tel qu'un artiste de théâtre, de cinéma, de la radio ou de la télévision, ou qu'un musicien, ou en tant que sportif, sont imposables dans cet autre Etat.

2. Lorsque les revenus d'activités qu'un artiste du spectacle ou un sportif exerce personnellement et en cette qualité sont attribués non pas à l'artiste ou au sportif lui-même mais à une autre personne, ces revenus sont imposables, nonobstant les dispositions des articles 7, 14 et 15, dans l'Etat contractant où les activités de l'artiste ou du sportif sont exercées.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas aux revenus qu'un artiste du spectacle ou un sportif tire d'activités exercées dans un Etat contractant, si le séjour dans cet Etat est financé exclusivement ou principalement au moyen de fonds publics d'un Etat contractant ou des deux Etats contractants ou de leurs subdivisions politiques ou collectivités locales. Dans ce cas, les revenus ne sont imposables que dans l'Etat contractant dont l'artiste du spectacle ou le sportif est un résident.

Article 18. Pensions

1. Sous réserve des dispositions de l'article 19, paragraphe 2, les pensions et autres rémunérations similaires, payées à un résident d'un Etat contractant au titre d'un emploi antérieur, ne sont imposables que dans cet Etat.

2. Toutefois, les pensions et autres allocations, périodiques ou non, payées en exécution de la législation sociale d'un Etat contractant sont imposables dans cet Etat. Cette disposition s'applique aussi aux pensions et allocations payées dans le cadre d'un régime général organisé par un Etat contractant en vue d'assurer le bien-être social.

Article 19 Fonctions publiques

1. a) Les salaires, traitements et autres rémunérations similaires, autres que les pensions, payés par un Etat contractant ou l'une de ses subdivisions politiques ou collectivités locales à une personne physique, au titre de services rendus à cet Etat ou à cette subdivision ou collectivité, ne sont imposables que dans cet Etat.

b) Toutefois, ces salaires, traitements et autres rémunérations similaires ne sont imposables que dans l'autre Etat contractant si les services sont rendus dans cet Etat et si la personne physique est un résident de cet Etat qui :

- (i) possède la nationalité de cet Etat, ou
- (ii) n'est pas devenu un résident de cet Etat à seule fin de rendre les services.

2. a) Les pensions payées par un Etat contractant ou l'une de ses subdivisions politiques ou collectivités locales, soit directement soit par prélèvement sur des fonds qu'ils ont constitués, à une personne physique, au titre de services rendus à cet Etat ou à cette subdivision ou collectivité, ne sont imposables que dans cet Etat.

b) Toutefois, ces pensions ne sont imposables que dans l'autre Etat contractant si la personne physique est un résident de cet Etat et en possède la nationalité.

3. Les dispositions des articles 15, 16, et 18 s'appliquent aux salaires, traitements et autres rémunérations similaires ainsi qu'aux pensions payés au titre de services rendus dans le cadre d'une activité industrielle ou commerciale exercée par un Etat contractant ou l'une de ses subdivisions politiques ou collectivités locales.

Article 20. Etudiants

Les sommes qu'un étudiant, un apprenti ou un stagiaire qui est, ou qui était immédiatement avant de se rendre dans un Etat contractant, un résident de l'autre Etat contractant et qui séjourne dans le premier Etat à seule fin d'y poursuivre ses études ou sa formation, reçoit pour couvrir ses frais d'entretien, d'études ou de formation ne sont pas imposables dans cet Etat, à condition qu'elles proviennent de sources situées en dehors de cet Etat.

Article 21. Activités en mer

1. Les dispositions du présent article s'appliquent nonobstant les dispositions des articles 4 à 20 de la présente Convention.

2. Aux fins du présent article, l'expression "activités en mer" désigne toute activité exercée en mer dans un Etat contractant et qui a trait à l'exploration ou à l'exploitation du lit de la mer, du sous-sol marin et de leurs ressources naturelles situés dans cet Etat.

3. Une personne qui est un résident d'un Etat contractant et qui exerce des activités en mer dans l'autre Etat contractant est considérée, sous réserve du paragraphe 4, comme exerçant une activité industrielle ou commerciale dans cet autre Etat par l'intermédiaire d'un établissement stable ou d'une base fixe y situé.

4. Les dispositions du paragraphe 3 ne s'appliquent pas lorsque les activités en mer sont exercées durant une période ou des périodes n'excédant pas au total 30 jours durant toute période de douze mois consécutifs commençant ou se terminant durant l'année fiscale considérée.

Pour calculer la limite de 30 jours dont question ci-dessus :

a) lorsqu'une personne qui est un résident d'un Etat contractant et qui exerce des activités en mer dans l'autre Etat contractant est associée à une autre personne qui exerce des activités en mer de même nature dans cet autre Etat, la durée des activités des deux personnes est cumulée, sauf dans la mesure où ces activités sont exercées en même temps;

b) une personne est considérée comme associée à une autre personne si l'une d'elles participe directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital de l'autre ou si une tierce personne ou des tierces personnes participent directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital de la première et de la seconde personne.

5. Les bénéfices qu'un résident d'un Etat contractant tire du transport de fournitures ou de personnel vers un lieu, ou entre des lieux, où des activités en mer sont exercées dans l'autre Etat contractant, ou de l'exploitation de remorqueurs et autres bâtiments qui est accessoire à de telles activités, ne sont imposables que dans le premier Etat.

6. Les salaires, traitements et autres rémunérations similaires qu'un résident d'un Etat contractant reçoit au titre d'un emploi salarié exercé dans le cadre d'activités en mer dans l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat, dans la mesure où l'emploi est exercé en mer dans ledit autre Etat. Toutefois, ces rémunérations ne sont imposables que dans le premier Etat si l'emploi est exercé pour le compte d'un employeur qui n'est pas un résident de l'autre Etat et durant une période ou des périodes n'excédant pas au total 30 jours au cours de toute période de douze mois consécutifs commençant ou se terminant durant l'année fiscale considérée.

7. Les gains qu'un résident d'un Etat contractant tire de l'aliénation :

- a) de droits d'exploration ou d'exploitation; ou
- b) de biens situés dans l'autre Etat contractant et utilisés dans le cadre des activités en mer exercées dans cet autre Etat; ou
- c) d'actions dont la valeur, ou la plus grande partie de la valeur, provient directement ou indirectement de tels droits ou de tels biens ou de tels droits et biens; sont imposables dans cet autre Etat.

Dans le présent paragraphe, l'expression "droits d'exploration ou d'exploitation" désigne les droits portant sur les actifs produits par des activités en mer exercées dans l'autre Etat contractant ainsi que les droits ouvrant un intérêt dans de tels actifs et les droits prévoyant un avantage résultant de ces actifs.

Article 22. Autres revenus

1. Les éléments du revenu d'un résident d'un Etat contractant, d'où qu'ils proviennent, qui ne sont pas traités dans les articles précédents de la présente Convention ne sont imposables que dans cet Etat.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas aux revenus autres que les revenus provenant de biens immobiliers tels qu'ils sont définis à l'article 6, paragraphe 2, lorsque le bénéficiaire de tels revenus, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que le droit ou le bien générateur des revenus s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant les cas, sont applicables.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, les éléments du revenu d'un résident d'un Etat contractant qui ne sont pas traités dans les articles précédents de la présente Convention et qui proviennent de l'autre Etat contractant sont aussi imposables dans cet autre Etat.

Chapitre IV.- Méthodes Pour Eliminer la Double Imposition

Article 23. Elimination de la double imposition

1. En ce qui concerne la Lituanie, la double imposition est évitée de la manière suivante : lorsqu'un résident de la Lituanie reçoit des revenus qui, conformément à la présente Convention, sont imposables en Belgique, la Lituanie, à moins que son droit interne ne prévoit un régime plus favorable, accorde, sur l'impôt qu'elle perçoit sur les revenus de ce résident, une déduction d'un montant égal à l'impôt sur le revenu payé en Belgique sur ces revenus.

Toutefois, cette déduction ne peut excéder la fraction de l'impôt lituanien sur le revenu, calculé avant déduction, correspondant aux revenus imposables en Belgique.

2. En ce qui concerne la Belgique, la double imposition est évitée de la manière suivante :

a) Lorsqu'un résident de la Belgique reçoit des revenus qui sont imposés en Lituanie conformément aux dispositions de la présente Convention, à l'exception de celles des articles 10, paragraphe 2, 11, paragraphes 2 et 7, et 12, paragraphes 2 et 6, la Belgique exempte de l'impôt ces revenus, mais elle peut, pour calculer le montant de ses impôts sur le reste du revenu de ce résident, appliquer le même taux que si les revenus en question n'avaient pas été exemptés.

b) Sous réserve des dispositions de la législation belge relatives à l'imputation sur l'impôt belge des impôts payés à l'étranger, lorsqu'un résident de la Belgique reçoit des éléments de revenu qui sont compris dans son revenu global soumis à l'impôt belge et qui consistent en dividendes imposables conformément à l'article 10, paragraphe 2, et non exemptés d'impôt belge en vertu du c) ci-après, en intérêts imposables conformément à l'article 11, paragraphes 2 ou 7, ou en redevances imposables conformément à l'article 12, paragraphes 2 ou 6, l'impôt lituanien perçu sur ces revenus est imputé sur l'impôt belge afférent auxdits revenus.

c) Les dividendes au sens de l'article 10, paragraphe 3, qu'une société qui est un résident de la Belgique reçoit d'une société qui est un résident de la Lituanie sont exemptés de l'impôt des sociétés en Belgique, dans les conditions et limites prévues par la législation belge.

d) Lorsque, conformément à la législation belge, des pertes subies par une entreprise exploitée par un résident de la Belgique dans un établissement stable situé en Lituanie ont été effectivement déduites des bénéfices de cette entreprise pour son imposition en Belgique, l'exemption prévue au a) ne s'applique pas en Belgique aux bénéfices d'autres périodes imposables qui sont imputables à cet établissement, dans la mesure où ces bénéfices ont aussi été exemptés d'impôt en Lituanie en raison de leur compensation avec lesdites pertes.

Chapitre V. - Dispositions Spéciales

Article 24. Non-discrimination

1. Les nationaux d'un Etat contractant ne sont soumis dans l'autre Etat contractant à aucune imposition ou obligation y relative, qui est autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujettis les nationaux de cet autre Etat qui se trouvent dans la même situation, notamment au regard de la résidence. La présente disposition s'applique aussi, nonobstant les dispositions de l'article 1, aux personnes qui ne sont pas des résidents d'un Etat contractant ou des deux Etats contractants.

2. Les apatrides qui sont des résidents d'un Etat contractant ne sont soumis dans l'un ou l'autre Etat contractant à aucune imposition ou obligation y relative qui est autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujettis les nationaux de l'Etat concerné qui se trouvent dans la même situation, notamment au regard de la résidence.

3. L'imposition d'un établissement stable qu'une entreprise d'un Etat contractant a dans l'autre Etat contractant n'est pas établie dans cet autre Etat d'une façon moins favorable que l'imposition des entreprises de cet autre Etat qui exercent la même activité. La présente disposition ne peut être interprétée comme obligeant un Etat contractant à accorder aux résidents de l'autre Etat contractant les déductions personnelles, abattements et réductions d'impôt en fonction de la situation ou des charges de famille qu'il accorde à ses propres résidents.

4. A moins que les dispositions de l'article 9, paragraphe 1, de l'article 11, paragraphe 7 ou de l'article 12, paragraphe 6, ne soient applicables, les intérêts, redevances et autres dépenses payés par une entreprise d'un Etat contractant à un résident de l'autre Etat contractant sont déductibles, pour la détermination des bénéfices imposables de cette entreprise, dans les mêmes conditions que s'ils avaient été payés à un résident du premier Etat.

5. Les entreprises d'un Etat contractant, dont le capital est en totalité ou en partie, directement ou indirectement, détenu ou contrôlé par un ou plusieurs résidents de l'autre Etat contractant, ne sont soumises dans le premier Etat à aucune imposition ou obligation y relative, qui est autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujetties les autres entreprises similaires du premier Etat.

6. Les dispositions du présent article s'appliquent, nonobstant les dispositions de l'article 2, aux impôts de toute nature ou dénomination.

Article 25. Procédure amiable

1. Lorsqu'une personne estime que les mesures prises par un Etat contractant ou par les deux Etats contractants entraînent ou entraîneront pour elle une imposition non conforme aux dispositions de la présente Convention, elle peut, indépendamment des recours prévus par le droit interne de ces Etats, soumettre son cas à l'autorité compétente de l'Etat contractant dont elle est un résident ou, si son cas relève de l'article 24, paragraphe , à celle de l'Etat contractant dont elle possède la nationalité. Le cas doit être soumis dans les trois ans qui suivent la première notification de la mesure qui entraîne une imposition non conforme aux dispositions de la Convention.

2. L'autorité compétente s'efforce, si la réclamation lui paraît fondée et si elle n'est pas elle-même en mesure d'y apporter une solution satisfaisante, de résoudre le cas par voie d'accord amiable avec l'autorité compétente de l'autre Etat contractant, en vue d'éviter une imposition non conforme à la Convention. L'accord est appliqué quels que soient les délais prévus par le droit interne des Etats contractants.

3. Les autorités compétentes des Etats contractants s'efforcent, par voie d'accord amiable, de résoudre les difficultés ou de dissiper les doutes auxquels peuvent donner lieu l'interprétation ou l'application de la Convention.

4. Les autorités compétentes des Etats contractants se concertent au sujet des mesures administratives nécessaires à l'exécution des dispositions de la Convention et notamment au sujet des justifications à fournir par les résidents de chaque Etat contractant pour bénéficier dans l'autre Etat des exemptions ou réductions d'impôts prévues à cette Convention.

5. Les autorités compétentes des Etats contractants peuvent communiquer directement entre elles en vue de parvenir à un accord au sens des paragraphes précédents.

Article 26. Echange de renseignements

1. Les autorités compétentes des Etats contractants échangent les renseignements nécessaires pour appliquer les dispositions de la présente Convention ou celles de la législation interne des Etats contractants relative aux impôts visés par la Convention dans la mesure où l'imposition qu'elle prévoit n'est pas contraire à la Convention. L'échange de renseignements n'est pas restreint par l'article 1. Les renseignements reçus par un Etat contractant sont tenus secrets de la même manière que les renseignements obtenus en application de la législation interne de cet Etat et ne sont communiqués qu'aux personnes ou autorités (y compris les tribunaux et organes administratifs) concernées par l'établissement ou le recouvrement des impôts visés par la Convention, par les procédures ou poursuites concernant ces impôts, ou par les décisions sur les recours relatifs à ces impôts. Ces personnes ou autorités n'utilisent ces renseignements qu'à ces fins. Elles peuvent faire état de ces renseignements au cours d'audiences publiques de tribunaux ou dans des jugements.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne peuvent en aucun cas être interprétées comme imposant à un Etat contractant l'obligation :

a) de prendre des mesures administratives dérogeant à sa législation et à sa pratique administrative ou à celles de l'autre Etat contractant;

b) de fournir des renseignements qui ne pourraient être obtenus sur la base de sa législation ou dans le cadre de sa pratique administrative normale ou de celles de l'autre Etat contractant;

c) de fournir des renseignements qui révéleraient un secret commercial, industriel, professionnel ou un procédé commercial ou des renseignements dont la communication serait contraire à l'ordre public.

Article 27. Assistance au recouvrement

1. Les Etats contractants s'engagent à se prêter mutuellement assistance aux fins de recouvrer les impôts dus par un contribuable, dans la mesure où le montant de ceux-ci a été

établi de manière définitive conformément à la législation de l'Etat contractant qui introduit la demande d'assistance.

2. Lorsqu'un Etat contractant introduit une demande en vue du recouvrement d'impôts par l'autre Etat contractant, cet autre Etat recouvre lesdits impôts conformément à la législation applicable au recouvrement de ses propres impôts et comme si les impôts faisant l'objet de la demande étaient ses propres impôts; ces créances fiscales ne jouissent toutefois d'aucun privilège dans l'autre Etat contractant.

3. Toute demande d'assistance au recouvrement introduite par un Etat contractant est accompagnée de l'attestation requise par la législation de cet Etat aux fins de certifier que les impôts dus par le contribuable sont établis de manière définitive.

4. Lorsque la créance fiscale d'un Etat contractant n'est pas établie de manière définitive parce qu'elle est susceptible de recours, cet Etat peut, en vue de préserver ses recettes, demander à l'autre Etat contractant de prendre pour son compte les mesures conservatoires que cet autre Etat peut prendre en vertu de sa législation. Si cet autre Etat accepte cette demande, il prend les mêmes mesures conservatoires que si les impôts dus au premier Etat étaient ses propres impôts.

5. Un Etat contractant n'introduit une requête conformément aux paragraphes 3 ou 4 que dans la mesure où le contribuable redevable des impôts ne dispose pas dans cet Etat de biens suffisants pour garantir le recouvrement des impôts dus.

6. L'Etat contractant qui recouvre un impôt conformément aux dispositions du présent article transfère immédiatement à l'Etat contractant pour le compte duquel l'impôt a été recouvré le montant ainsi recouvré sous déduction, s'il échet, du montant des frais extraordinaires visés au paragraphe 7, b).

7. A moins que les autorités compétentes des deux Etats contractants en aient convenu autrement, il est entendu que,

a) les frais ordinaires exposés par un Etat contractant en vue de fournir une assistance sont supportés par cet Etat;

b) les frais extraordinaires exposés par un Etat contractant en vue de fournir une assistance sont supportés par l'autre Etat et doivent être payés par cet autre Etat quel que soit le montant recouvré pour son compte.

Dès qu'un Etat contractant prévoit que des frais extraordinaires pourraient être exposés, il en avise l'autre Etat contractant et indique le montant estimé de ces frais.

8. Dans le présent article, le terme "impôts" désigne les impôts auxquels s'applique la Convention et comprend les intérêts et amendes s'y rapportant.

9. Les dispositions de l'article 26, paragraphe 1, concernant le caractère secret et l'usage des renseignements échangés s'appliquent également à tout renseignement qui est fourni, en vertu du présent article, à l'autorité compétente d'un Etat contractant.

Article 28. Membres des missions diplomatiques et postes consulaires

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux privilèges fiscaux dont bénéficient les membres des missions diplomatiques ou des postes consulaires

en vertu soit des règles générales du droit des gens, soit des dispositions d'accords particuliers.

Article 29. Limitation des avantages

Une personne qui est un résident d'un Etat contractant et qui tire des revenus de l'autre Etat contractant ne peut pas bénéficier des exemptions ou réductions d'impôt normalement prévues à la présente Convention, lorsque le but principal ou l'un des buts principaux de toute personne concernée par la création ou la cession de ces éléments de revenus, était de tirer avantage des dispositions de la présente Convention.

Pour l'application du présent article, l'autorité compétente qualifiée ou les autorités compétentes qualifiées ont le droit de prendre en considération, entre autres facteurs, le montant et la nature des revenus, les circonstances dans lesquelles les revenus ont été recueillis, l'intention réelle des parties à la transaction, ainsi que l'identité et la résidence des personnes qui, en droit ou en fait, directement ou indirectement, sont les bénéficiaires effectifs des revenus ou contrôlent les personnes qui sont des résidents de l'Etat (des Etats) contractant(s) et qui sont concernées par le paiement ou l'encaissement de tels revenus.

Chapitre VI - Dispositions Finales

Article 30 Entrée en vigueur

1. Les Gouvernements des Etats contractants se notifieront l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur de la présente Convention.

2. La Convention entrera en vigueur à la date de la seconde des notifications visées au paragraphe 1, et ses dispositions s'appliqueront dans les deux Etats contractants:

a) en ce qui concerne les impôts retenus à la source, aux revenus recueillis à partir du 1er janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle de l'entrée en vigueur de la Convention;

b) aux autres impôts établis sur les revenus de toute année fiscale commençant à partir du 1er janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle de l'entrée en vigueur de la Convention.

Article 31. Dénonciation

La présente Convention demeurera en vigueur tant qu'elle n'aura pas été dénoncée par un Etat contractant. Chacun des Etats contractants pourra la dénoncer par écrit et par la voie diplomatique au moins six mois avant la fin de toute année civile. Dans ce cas, la Convention cessera de s'appliquer dans les deux Etats contractants :

a) en ce qui concerne les impôts retenus à la source, aux revenus recueillis à partir du 1er janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle de la dénonciation;

b) aux autres impôts établis sur les revenus de toute année fiscale commençant à partir du 1er janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle de la dénonciation.

En Foi de Quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 26 novembre 1998, en double exemplaire, en langues lituanienne, néerlandaise, française et anglaise, les quatre textes faisant également foi. Le texte en langue anglaise prévaudra en cas de divergence d'interprétation.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique:

E. DERYCKE
Ministre des Affaires Etrangères

Pour le Gouvernement de la République de Lituanie:

A. SAUDARGAS
Ministre des Affaires Etrangères

PROTOCOLE

Au moment de procéder à la signature de la Convention entre le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement du Royaume de Belgique tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, les sous-signés sont convenus des dispositions suivantes qui font partie intégrante de la Convention.

1. Ad Article 4, paragraphe 3

Il est entendu que la seconde phrase du paragraphe 3 ne peut être interprétée comme empêchant un Etat contractant d'éliminer la double imposition conformément à l'article 23 en ce qui concerne les personnes visées à l'article 4, paragraphe 3.

2. Ad Article 6, paragraphe 2

Il est entendu que l'expression "paiements variables ou fixes pour l'exploitation ou la concession de l'exploitation de gisements minéraux, sources et autres ressources naturelles" comprend également les paiements variant en fonction de la production de telles ressources.

3. Ad Article 6, paragraphe 3, et Article 13, paragraphe 1

Il est entendu que tous les revenus et gains provenant de l'aliénation de biens immobiliers sont imposables dans l'Etat contractant où les biens immobiliers sont situés.

4. Ad Article 7, paragraphes 1 et 2

Lorsqu'une entreprise d'un Etat contractant vend des marchandises ou exerce une activité industrielle ou commerciale dans l'autre Etat contractant par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, les bénéfices de cet établissement stable ne sont pas déterminés sur la base du montant total reçu par l'entreprise mais seulement sur la base de la rémunération qui est imputable à l'activité réelle de l'établissement stable concernant ces ventes ou cette activité.

Toutefois, les bénéfices tirés de la vente de marchandises de nature identique ou analogue à celles qui sont vendues par l'intermédiaire de cet établissement stable, ou d'autres activités commerciales de nature identique ou analogue à celles qui sont exercées par l'intermédiaire de cet établissement stable, peuvent être considérées comme étant imposables à cet établissement stable s'il est établi que la vente ou les activités ont été organisées de manière à éviter l'imposition dans l'Etat où l'établissement stable est situé.

5. Ad Article 10, paragraphe 3

Le terme "dividendes" comprend également les revenus - même attribués sous la forme d'intérêts - soumis au même régime que les revenus d'actions par la législation de l'Etat dont la société débitrice est un résident.

6. Ad Article 12

Si, dans une Convention préventive de la double imposition conclue avec un Etat tiers qui, à la date de signature de la présente Convention, est membre de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE), la Lituanie accepte, après cette date, d'exclure des droits ou des biens de la définition contenue au paragraphe 3, ou d'ex-

empter d'impôt lituanien les redevances provenant de la Lituanie , ou de limiter les taux d'impôt prévus au paragraphe 2, cette définition, cette exemption ou ce taux réduit s'appliqueront automatiquement comme s'ils avaient été prévus respectivement au paragraphe 3 ou au paragraphe 2.

7. Ad Article 12, paragraphe 3

Il est entendu que l'expression "informations ayant trait à une expérience acquise dans le domaine industriel, commercial ou scientifique" doit être interprétée selon le Commentaire sur le paragraphe 2 de l'article 12 du modèle de l'OCDE de convention fiscale concernant le revenu et la fortune.

8. Ad Article 13, paragraphe 2

Aux fins du paragraphe 2, il est entendu que les gains provenant de l'aliénation d'actions ne sont imposables dans un Etat contractant que dans la mesure où la valeur de ces actions provient directement ou indirectement de biens immobiliers situés dans cet Etat.

9. Ad Article 15, paragraphe 2

Il est entendu que les rémunérations qu'un résident d'un Etat contractant tire de son activité personnelle en tant qu'associé dans une société, autre qu'une société par actions, qui est un résident de l'autre Etat contractant, sont imposables conformément aux dispositions de l'article 15, comme s'il s'agissait de rémunérations qu'un employé tire d'un emploi salarié et comme si l'employeur était la société.

10. Ad Article 21, paragraphe 7

Il est entendu que les gains qu'un résident d'un Etat contractant tire de l'aliénation d'actions visées au paragraphe 7, c) sont imposables dans l'autre Etat contractant dans la mesure où la valeur de ces actions provient directement ou indirectement de droits ou de biens visés au paragraphe 7, c).

En Foi de Quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 26 novembre 1998, en double exemplaire, en langues lituanienne, néerlandaise, française et anglaise, les quatre textes faisant également foi. Le texte en langue anglaise prévaut en cas de divergence d'interprétation.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique:

E. DERYCKE
Ministre des Affaires Etrangères

Pour le Gouvernement de la République de Lituanie:

A. SAUDARGAS
Ministre des Affaires Etrangères

[LITHUANIAN TEXT — TEXTE LITUANIEN]

**BELGIJOS KARALYSTĖS VYRIAUSYBĖS
IR LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS**

SUTARTIS

**DĖL PAJAMŲ Dvigubo APMOKESTINIMO
IR FISKALINIŲ PAŽEIDIMŲ IŠVENGIMO**

Belgijos Karalystės Vyriausybė ir Lietuvos Respublikos Vyriausybė,

siekdamos sudaryti Sutartį dėl pajamų dvigubo apmokestinimo ir fiskalinių pažeidimų išvengimo, susitarė:

I. SUTARTIES TAIKYMO SRITIS

1 straipsnis

ASMENYS, KURIEMS TAIKOMA SUTARTIS

Ši Sutartis taikoma asmenims, kurie yra vienos arba abiejų Susitariančiųjų Valstybių rezidentai.

2 straipsnis

MOKESČIAI, KURIEMS TAIKOMA SUTARTIS

1. Ši Sutartis taikoma pajamų mokesčiams, kuriuos ima Susitariančioji Valstybė arba jos politinis padalinys ar vietos valdžia, nepriklausomai nuo to, kokiū būdu jie imami.
2. Pajamų mokesčiais laikomi visi mokesčiai, kurie imami nuo visų pajamų arba nuo pajamų dalies, įskaitant mokesčius nuo prieaugio pajamų, gaunamų iš kilnojamojo ar nekilnojamojo turto perleidimo, taip pat mokesčius nuo kapitalo vertės padidėjimo.
3. Dabar esantys mokesčiai, kuriems taikoma ši Sutartis, yra būtent šie:
 - a) Lietuvos atveju:
 - (i) juridinių asmenų pelno mokestis,
 - (ii) fizinių asmenų pajamų mokestis(toliau vadinami "Lietuvos mokesčiu");
 - b) Belgijos atveju:
 - (i) fizinių asmenų pajamų mokestis,
 - (ii) korporacijų pajamų mokestis,
 - (iii) juridinių asmenų pajamų mokestis,
 - (iv) nerezidentų pajamų mokestis,
 - (v) papildomi įnašai krizių atvejams,įskaitant išankstines įmokas, nuo šių mokesčių ir išankstinių įmokų imamas papildomas įmokas bei fizinių asmenų pajamų mokesčio priedus,
(toliau vadinami "Belgijos mokesčiu").

4. Sutartis taip pat taikoma bet kokiems identiškais arba iš esmės panašioms mokesčiams, pradėtiems imti po Sutarties pasirašymo dienos ir imamiems kartu su dabar esančiais mokesčiais arba vietoje jų. Susitariančiųjų Valstybių kompetentingi asmenys praneša vieni kitiems apie bet kokius žymius pakeitimus atitinkamuose jų mokesčių įstatymuose.

II. DEFINICIJOS

3 straipsnis

BENDROS DEFINICIJOS

1. Šios Sutarties tikslams, jeigu kontekstas nereikalauja kitaip:
 - a) sąvoka "Lietuva" reiškia Lietuvos Respubliką, o ją vartojant geografinė prasme - Lietuvos Respublikos teritoriją ir bet kokią kitą su Lietuvos Respublikos teritoriniais vandenimis besiribojantį plotą, kuriame Lietuva pagal Lietuvos Respublikos įstatymus ir tarptautinę teisę gali naudotis teisėmis į jūros dugną ir jos nuogulus bei jų gamtinius išteklius;
 - b) sąvoka "Belgija" reiškia Belgijos Karalystę; vartojant geografinė prasme, ji reiškia Belgijos Karalystės teritoriją, įskaitant teritorinę jūrą ir bet kokią kitą jūroje ar oro erdvėje esantį plotą, kuriame Belgijos Karalystė pagal tarptautinę teisę naudojasi suvereniomis teisėmis ar savo jurisdikcija;
 - c) sąvokos "Susitariančioji Valstybė" ir "kita Susitariančioji Valstybė" reiškia Lietuvą arba Belgiją, kaip to reikalauja kontekstas;
 - d) sąvoka "asmuo" apima fizinį asmenį, kompaniją ir bet kokią kitą asmenų organizaciją;
 - e) sąvoka "kompanija" reiškia bet kokią korporacinę organizaciją arba bet koki vieneta, kuris mokesčių tikslams laikomas korporacine organizacija;
 - f) sąvokos "Susitariančiosios Valstybės įmonė" ir "kitos Susitariančiosios Valstybės įmonė" atitinkamai reiškia įmonę, priklausančią Susitariančiosios Valstybės rezidentui, ir įmonę, priklausančią kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentui;
 - g) sąvoka "tarptautiniai pervežimai" reiškia bet kokius pervežimus jūrų laivu ar orlaiviu, kuriuos vykdo Susitariančiosios Valstybės įmonė, išskyrus atvejus, kai jūrų laivas ar orlaivis kursuoja tikrai tarp vietovių, esančių kitoje Susitariančiojoje Valstybėje;

- h) sąvoka "kompetentingas asmuo" reiškia:
 - (i) Lietuvos atveju - finansų ministrą arba jo įgaliotą atstovą,
 - (ii) Belgijos atveju - finansų ministrą arba jo įgaliotą atstovą;
- i) sąvoka "nacionalas" reiškia:
 - (i) bet kokį fizinį asmenį, turintį Susitariančiosios Valstybės pilietybę,
 - (ii) bet kokį juridinį asmenį, bendriją ar asociaciją, tokią savo statusą įgijusius pagal Susitariančiojoje Valstybėje galiojančius įstatymus,
 - (iii) Lietuvos atveju - individualią (personalinę) įmonę.

2. Susitariančiajai Valstybei bet kuriuo metu taikant Sutartį bet kokia joje neapibrėžta sąvoka, jeigu kontekstas nereikalauja kitaip, turi tokią reikšmę, kokią ji tuo metu turi pagal tos Valstybės įstatymus mokesčių, kuriems taikoma Sutartis, tikslams; bet kokia reikšmė, nustatyta taikomuose tos Valstybės mokesčių įstatymuose, turi prioritetą prieš reikšmę, kuri šiai sąvokai suteikiama pagal kitus tos Valstybės įstatymus.

4 straipsnis

REZIDENTAS

1. Šios Sutarties tikslams sąvoka "Susitariančiosios Valstybės rezidentas" reiškia bet kokį asmenį, kuris pagal tos Valstybės įstatymus apmokestinamas joje jo nuolatinės gyvenamosios vietos, buvimo vietos, vadovybės buvimo vietos, inkorporacijos vietos arba bet kokio kito panašaus požymio pagrindu. Sąvoka taip pat apima pačią Valstybę, jos politinius padalinius ir vietos valdžią. Bet ši sąvoka neapima jokio asmens, kuris toje Valstybėje apmokestinamas tik todėl, kad toje Valstybėje turi pajamų šaltinį.

2. Jeigu pagal 1 paragrafo nuostatas fizinis asmuo yra abiejų Susitariančiųjų Valstybių rezidentas, jo statusas apibrėžiamas taip:

- a) jis laikomas rezidentu tik tos Valstybės, kurioje jis savo dispozicijoje turi pastovią gyvenamąją vietą; jeigu jis savo dispozicijoje turi pastovią gyvenamąją vietą abiejose Valstybėse, tai laikomas rezidentu tik tos Valstybės, su kuria turi glaudesnius asmeninius ir ekonominius ryšius (gyvybinių interesų centras);
- b) jeigu negalima nustatyti Valstybės, kurioje yra jo gyvybinių interesų centras, arba jeigu jis nei vienoje Valstybėje neturi pastovios gyvenamosios vietos, tai laikomas rezidentu tik tos Valstybės, kurioje jis paprastai gyvena;
- c) jeigu jis paprastai gyvena abiejose Valstybėse arba negyvena nei vienoje jų, tai laikomas rezidentu tik tos Valstybės, kurios nacionalas jis yra;

- d) jeigu jis yra nacionalas abiejų Valstybių arba nėra nei vienos jų, tai Susitariančiųjų Valstybių kompetentingi asmenys sprendžia šį klausimą abipusiu susitarimu.

3. Jeigu pagal 1 paragrafo nuostatas asmuo, bet ne fizinis asmuo, yra abiejų Susitariančiųjų Valstybių rezidentas, tai Susitariančiųjų Valstybių kompetentingi asmenys stengiasi išspręsti šį klausimą abipusiu susitarimu. Jeigu tokio susitarimo nėra, tai toks asmuo nėra laikomas nė vienos Susitariančiosios Valstybės rezidentu Sutarties teikiamų lengvatų pasinaudojimo tikslams.

5 straipsnis

NUOLATINĖ BUVEINĖ

1. Šios Sutarties tikslams sąvoka "nuolatinė buveinė" reiškia pastovią komercinės-ūkinės veiklos vietą, per kurią vykdoma visa įmonės komercinė-ūkinė veikla arba jos dalis.
2. Sąvoka "nuolatinė buveinė" pirmiausia apima:
 - a) vadovybės buvimo vietą,
 - b) filialą,
 - c) įstaigą,
 - d) gamyklą,
 - e) dirbtuvę ir
 - f) kasyklą, naftos ar dujų gręžinį, karjerą arba bet kokią kitą gamtinių išteklių gavybos vietą.
3. Statybos teritorija, statybos, surinkimo ar įrangos objektas arba su tuo susijusi priežiūros ar konsultacinė veikla tik tada yra nuolatinė buveinė, jeigu tokia aikštelė, objektas ar veikla egzistuoja ilgesnį negu devynių mėnesių laikotarpį.
4. Neatsižvelgiant į ankstesnes šio straipsnio nuostatas, laikoma, kad sąvoka "nuolatinė buveinė" neapima:
 - a) įrangos naudojimo tikslai įmonei priklausantiems gaminiams ar prekėms sandėliuoti, eksponuoti ar pristatyti,
 - b) įmonei priklausančių gaminių ar prekių atsargų, skirtų tikslai sandėliuoti, eksponuoti ar pristatyti, laikymo,

- c) įmonei priklausančių gaminių ar prekių atsargų, skirtų tiktai apdoroti kitoje įmonėje, laikymo,
- d) pastovios komercinės-ūkinės veiklos vietos, naudojamos tiktai įmonei skirtiems gaminiams ar prekėms įsigyti arba jai skirtai informacijai rinkti, laikymo,
- e) pastovios komercinės-ūkinės veiklos vietos, naudojamos tiktai bet kokiai kitai pagalbinio ar paruošiamojo pobūdžio įmonei skirtai veiklai vykdyti, laikymo,
- f) pastovios komercinės-ūkinės veiklos vietos, naudojamos tiktai a) - e) punktuose išvardytos veiklos bet kokiam deriniui, laikymo su sąlyga, kad visa pastovios komercinės-ūkinės veiklos vietos veikla, kurią apsprendžia toks derinys, yra pagalbinio ar paruošiamojo pobūdžio.

5. Neatsižvelgiant į 1 ir 2 paragrafų nuostatas, jeigu asmuo - bet ne toks, kuris turi nepriklausomo agento statusą ir kuriam taikomas 6 paragrafas, - dirba įmonės vardu ir turi įgaliojimą įmonės vardu sudaryti sutartis Susitariančiojoje Valstybėje ir tuo įgaliojimu nuolatos naudojasi, tai ta įmonė laikoma turinčia toje Valstybėje nuolatinę buveinę bet kokiai veiklai, kurią tas asmuo atlieka šiai įmonei, jeigu tokio asmens veikla neapsiriboja 4 paragrafe nurodyta veikla, kuri gali būti atliekama net per pastovią komercinės-ūkinės veiklos vietą, bet dėl to ši pastovi komercinės-ūkinės veiklos vieta, remiantis to paragrafo nuostatomis, netampa nuolatinė buveinė.

6. Įmonė nelaikoma turinčia Susitariančiojoje Valstybėje nuolatinę buveinę, kai ji toje Valstybėje tik užsiima komercine-ūkine veikla per brokerį, komisionierių arba bet koki kitą nepriklausomo agento statusą turintį asmenį, jeigu tokie asmenys veikia savo įprastinės komercinės-ūkinės veiklos ribose. Tačiau kai visa ar beveik visa tokio agento veikla atliekama tos įmonės vardu ir kai tarp agento ir įmonės nusistovėjusios sąlygos skiriasi nuo tų, kurios būtų tarp nepriklausomų asmenų, toks agentas šiame paragrafe nėra laikomas nepriklausomo agento statusą turinčiu asmeniu. Tokiu atveju taikomos 5 paragrafo nuostatos.

7. Tas faktas, kad kompanija, Susitariančiosios Valstybės rezidentė, kontroliuoja arba yra kontroliuojama kompanijos, kuri yra kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentė arba kuri užsiima toje kitoje Valstybėje komercine-ūkine veikla (per nuolatinę buveinę ar koku kitu būdu), savaime dar nereiškia, kad viena šių kompanijų yra kitos nuolatinė buveinė.

III. PAJAMŲ APMOKESTINIMAS

6 straipsnis

PAJAMOS IŠ NEKILNOJAMOJO TURTO

1. Pajamos, kurias Susitariančiosios Valstybės rezidentas gauna iš kitoje Susitariančiojoje Valstybėje esančio nekilnojamojo turto (įskaitant pajamas iš žemės ūkio ar miškų ūkio), gali būti apmokestinamos toje kitoje Valstybėje.
2. Sąvoka "nekilnojamasis turtas" turi tokią prasmę, kokią ji turi pagal tos Susitariančiosios Valstybės, kurioje minimas turtas yra, įstatymą. Šios Sutarties nuostatos, susijusios su nekilnojamuoju turtu, taip pat taikomos pajamoms iš turto, papildančio nekilnojamąjį turtą, gyvulių ir įrengimų, naudojamų žemės ir miškų ūkyje, teisių, kurioms taikomos bendrojo žemės nuosavybės įstatymo nuostatos, nekilnojamojo turto uzufukto bei teisių į kintamas ar pastovias išmokas, kaip kompensaciją už mineralinių telkinių, šaltinių ir kitų gamtinių išteklių naudojimą ar teisę jais naudotis, ir bet kokio opciono ar panašios teisės įsigyti nekilnojamąjį turtą. Jūrų ir upių laivai bei orlaiviai nekilnojamuoju turtu nelaikomi.
3. 1 paragrafo nuostatos taikomos pajamoms, gaunamoms tiesiogiai naudojant, nuomojant arba bet koku kitu būdu naudojant nekilnojamąjį turtą.
4. Kai kompanijos akcijų nuosavybė ar kitos korporacinės teisės kompanijoje tokių akcijų ar korporacinių teisių savininkui suteikia teisę naudotis kompanijos turimu nekilnojamuoju turtu, tai pajamos, gaunamos tiesiogiai naudojant, nuomojant ar koku kitu būdu naudojantis tokia teise, gali būti apmokestinamos toje Susitariančiojoje Valstybėje, kurioje nekilnojamasis turtas yra.
5. 1, 3 ir 4 paragrafų nuostatos taip pat taikomos pajamoms, gaunamoms iš įmonės nekilnojamojo turto, ir pajamoms, gaunamoms iš nekilnojamojo turto, naudojamo užsiimant individualia savarankiška veikla.

7 straipsnis

KOMERCINĖS-ŪKINĖS VEIKLOS PELNAS

1. Susitariančiosios Valstybės įmonės pelnas apmokestinamas tik toje Valstybėje, jeigu įmonė neužsiima komercine-ūkine veikla kitoje Susitariančiojoje Valstybėje per ten esančią nuolatinę buveinę. Jeigu įmonė užsiima komercine-ūkine veikla aukščiau minėtu būdu, tai įmonės pelnas gali būti apmokestinamas kitoje Valstybėje, bet tik ta jo dalis, kuri priskiriama tai nuolatinei buveinei.

2. Atsižvelgiant į 3 paragrafo nuostatas, jeigu Susitariančiosios Valstybės įmonė užsiima komercinė-ūkinė veikla kitoje Susitariančiojoje Valstybėje per ten esančią nuolatinę buveinę, tai kiekvienoje Susitariančiojoje Valstybėje tai nuolatinei buveinei priskiriamas pelnas, kurį ji galėtų gauti, jeigu būtų atskira ir savarankiška įmonė, užsiimanti tokia pačia ar panašia veikla tokiomis pačiomis ar panašiomis sąlygomis ir veikianti visiškai nepriklausomai.
3. Nustatant nuolatinės buveinės pelną, leidžiama atimti išlaidas, padarytas šios nuolatinės buveinės tikslams, įskaitant valdymo ir bendras administravimo išlaidas, padarytas toje Valstybėje, kur yra nuolatinė buveinė, arba kitur, tačiau tai neapima bet kokių tokių išlaidų, kurių pagal tos Valstybės įstatymą neleidžiama atimti tos Valstybės įmonėms.
4. Jeigu Susitariančiojoje Valstybėje įprasta nuolatinei buveinei priskiriama komercinės-ūkinės veiklos pelną nustatyti proporcingai dalijant bendrą įmonės pelną tarp įvairių jos padalinių, tai 2 paragrafo reikalavimai nedraudžia tai Susitariančiajai Valstybei apmokestinamąjį pelną nustatyti tokiu įprastu proporcingo dalijimo metodu; tačiau proporcingo dalijimo metodas turi būti toks, kad rezultatas atitiktų šiame straipsnyje išdėstytus principus.
5. Nuolatinei buveinei nepriskiriamas joks pelnas, jeigu ta nuolatinė buveinė tik perka įmonei gaminius ar prekes.
6. Ankstesnių paragrafų tikslams pelnas, priskiriamas nuolatinei buveinei, kiekvienais metais nustatomas tokiu pačiu būdu, jeigu neatsiranda svarios ir pakankamos priežasties daryti kitaip.
7. Kai pelnas apima pajamų rūšis, kurios aptariamose atskirai kituose šios Sutarties straipsniuose, tų straipsnių nuostatomis šio straipsnio nuostatos netaikomos.

8 straipsnis

JŪRŲ LAIVININKYSTĖ IR ORO TRANSPORTAS

1. Susitariančiosios Valstybės įmonės pelnas, gaunamas naudojant jūrų laivus ar orlaivius tarptautiniams pervežimams, apmokestinamas tik toje Valstybėje.
2. 1 paragrafo nuostatos taip pat taikomos pelnui, gaunamam dalyvaujant pule, bendroje komercinėje-ūkinėje veikloje ar tarptautinėje agentūroje.

9 straipsnis

ASOCIJUOTOS ĮMONĖS

1. Tuo atveju,
 - a) kai Susitariančiosios Valstybės įmonė tiesiogiai ar netiesiogiai dalyvauja kitos Susitariančiosios Valstybės įmonės valdyme, kontrolėje ar kapitale arba
 - b) kai tie patys asmenys tiesiogiai ar netiesiogiai dalyvauja Susitariančiosios Valstybės įmonės ir kitos Susitariančiosios Valstybės įmonės valdyme, kontrolėje ar kapitale

ir kai kiekvienu atveju tarp tų dviejų įmonių jų komerciniuose ar finansiniuose santykiuose sukuriamos arba nusistovi kitokios sąlygos, negu būtų tarp nepriklausomų įmonių, tada bet koks pelnas, kuris, jeigu nebūtų tokių sąlygų, būtų priskiriamas vienai iš tų įmonių, bet dėl nusistovėjusių sąlygų jai nepriskiriamas, gali būti įskaitomas į tos įmonės pelną ir atitinkamai apmokestinamas.

2. Jeigu Susitariančioji Valstybė įskaito į tos Valstybės įmonės pelną - ir atitinkamai apmokestina - pelną, kuris buvo apmokestintas kaip kitos Susitariančiosios Valstybės įmonės pelnas toje kitoje Valstybėje, ir taip įskaitytas pelnas yra pelnas, kuris būtų priskirtas pirma minėtos Valstybės įmonei, jeigu tarp tų dviejų įmonių būtų sukurtos tokios sąlygos kaip tarp nepriklausomų įmonių, tada ta kita Valstybė atitinkamai koreguoja ten mokamo šio pelno mokesčio sumą. Nustatant tokią pataisą atsižvelgiama į kitas šios Sutarties nuostatas, o Susitariančiųjų Valstybių kompetentingi asmenys reikalui esant šiuo klausimu vieni su kitais konsultuojasi.

10 straipsnis

DIVIDENDAI

1. Dividendai, kuriuos kompanija, Susitariančiosios Valstybės rezidentė, moka kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentui, gali būti apmokestinami toje kitoje Valstybėje.
2. Tačiau tokie dividendai taip pat gali būti apmokestinami toje Susitariančiojoje Valstybėje, kurios rezidentė yra dividendus mokanti kompanija, ir pagal tos Valstybės įstatymus, bet jeigu faktiškasis dividendų savininkas yra kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentas, taip imamas mokeskis negali viršyti:
 - a) 5 procentų bendros dividendų sumos, jeigu faktiškasis savininkas yra kompanija, kuri tiesiogiai turi ne mažiau kaip 25 procentus dividendus mokančios kompanijos kapitalo,

- b) 15 procentų bendros dividendų sumos visais kitais atvejais.

Šis paragrafas nekeičia kompanijos pelno, iš kurio mokami dividendai, apmokestinimo.

3. Šiame straipsnyje vartojama sąvoka "dividendai" reiškia pajamas iš akcijų, "jouissance" akcijų ar "jouissance" teisių, kalnakasybos akcijų, steigėjų akcijų arba kitų dalyvavimo pelne teisių, kurios nėra skoliniai pareikalavimai, taip pat pajamas iš kitų korporacinių teisių, kurios apmokestinamos taip pat kaip pajamos iš akcijų pagal įstatymus tos Valstybės, kurios rezidentė yra pelną skirstančioji kompanija.

4. 1 ir 2 paragrafų nuostatos netaikomos, jeigu faktiškasis dividendų savininkas, būdamas Susitariančiosios Valstybės rezidentas, užsiima komercine-ūkine veikla kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, kurios rezidentė yra dividendus mokanti kompanija, per ten esančią nuolatinę buveinę arba užsiima toje kitoje Valstybėje individualia savarankiška veikla per ten esančią nuolatinę veiklavietę, o holdingas, už kurį mokami dividendai, yra efektyviai susijęs su tokia nuolatinė buveine ar nuolatinė veiklaviete. Kiekvienu tokiu atveju atitinkamai taikomos 7 straipsnio arba 14 straipsnio nuostatos.

5. Kai kompanija, Susitariančiosios Valstybės rezidentė, gauna pelną ar pajamas iš kitos Susitariančiosios Valstybės, ta kita Valstybė gali visiškai neapmokestinti kompanijos mokamų dividendų, išskyrus atvejus, kai tokie dividendai mokami tos kitos Valstybės rezidentui arba kai holdingas, už kurį mokami dividendai, yra efektyviai susijęs su toje kitoje Valstybėje esančia nuolatinė buveine ar nuolatinė veiklaviete, taip pat negali iš kompanijos nepaskirstyto pelno imti kompanijos nepaskirstyto pelno mokesčio, net jeigu mokami dividendai ar nepaskirstytas pelnas, visas arba jo dalis, susideda iš pelno ar pajamų, gaunamų toje kitoje Valstybėje.

11 straipsnis

PALŪKANOS

1. Palūkanos, susidaranti Susitariančiojoje Valstybėje ir mokamos kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentui, gali būti apmokestinamos toje kitoje Valstybėje.

2. Tačiau tokios palūkanos taip pat gali būti apmokestinamos toje Susitariančiojoje Valstybėje, kurioje jos susidaro, ir pagal tos Valstybės įstatymus, bet jeigu faktiškasis palūkanų savininkas yra kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentas, taip imamas mokestis negali viršyti 10 procentų bendros palūkanų sumos.

3. Neatsižvelgiant į 2 paragrafo nuostatas:

- a) palūkanos, susidaranti Susitariančiojoje Valstybėje, kurias gavo ir kurių faktiškasis savininkas yra kitos Susitariančiosios Valstybės Vyriausybė, įskaitant jos politinius padalinius ir vietos valdžią, centrinį banką ar bet kokią finansinę instituciją, nuosavybės teise pilnai priklausančią tai Vyriausybei, arba palūkanos, mokamos už paskolą, garantuotą ar apdraustą tos Vyriausybės, padalinio ar valdžios, ar valstybinės institucijos, veikiančios pagal planą eksportui skatinti, ir dėl kurios abiejų Susitariančiųjų Valstybių kompetentingi asmenys sutarė abipusiu susitarimu, atleidžiamos nuo mokesčio pirma minėtoje Valstybėje;
- b) palūkanos, susidaranti Susitariančiojoje Valstybėje, atleidžiamos nuo mokesčio toje Valstybėje, jeigu palūkanų faktiškasis savininkas yra kitos Susitariančiosios Valstybės įmonė, o palūkanos yra mokamos už įsiskolinimą, atsiradusį, kai tos kitos Valstybės įmonė pardavė kreditan pirma minėtos Valstybės įmonei bet kokias prekes arba gamybinius, prekybinius ar mokslinius įrengimus, išskyrus atvejus, kai prekyba vyksta arba įsiskolinimas atsiranda tarp susijusių asmenų.

4. Šiame straipsnyje vartojama sąvoka "palūkanos" reiškia pajamas iš bet kokios rūšies skolinių pareikalavimų, nepriklausomai nuo to, ar jie užtikrinti įkeitimu ar ne, ir nuo to, ar jie turi teisę dalyvauti skolininko pelne ar ne, o būtent pajamas iš vyriausybės vertybinių popierių ir pajamas iš obligacijų ar skolinių įsipareigojimų, įskaitant priemokas ir laimėjimus, gaunamus už tuos vertybinius popierius, obligacijas ar skolinius įsipareigojimus. Tačiau šio straipsnio tikslams sąvoka "palūkanos" neapima baudų už pavėluotus mokėjimus ar tų palūkanų, kurios 10 straipsnio tikslams laikomos dividendais.

5. 1, 2 ir 3 paragrafų nuostatos netaikomos, jeigu faktiškasis palūkanų savininkas, būdamas Susitariančiosios Valstybės rezidentas, užsiima komercine-ūkine veikla kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, kurioje susidaro palūkanos, per ten esančią nuolatinę buveinę arba užsiima toje kitoje Valstybėje individualia savarankiška veikla per ten esančią nuolatinę veiklavietę, o skolinis pareikalavimas, kurio pagrindu mokamos palūkanos, efektyviai susijęs su tokia nuolatinė buveine ar nuolatinė veiklaviete. Kiekvienu tokiu atveju atitinkamai taikomos 7 straipsnio arba 14 straipsnio nuostatos.

6. Palūkanos laikomos susidarantiomis Susitariančiojoje Valstybėje, kai jų mokėtojas yra tos Valstybės rezidentas. Tačiau jeigu palūkanas mokantis asmuo, nepriklausomai nuo to, ar jis yra ar nėra Susitariančiosios Valstybės rezidentas, turi Susitariančiojoje Valstybėje nuolatinę buveinę arba nuolatinę veiklavietę, dėl kurių atsirado įsiskolinimas, už kurį mokamos palūkanos, ir tos palūkanos priskiriamos tokiai nuolatinė buveinei ar nuolatinėi veiklavietei, tada tokios palūkanos laikomos susidarantiomis toje Valstybėje, kurioje yra nuolatinė buveinė ar nuolatinė veiklavietė.

7. Jeigu tarp mokėtojo ir faktiškojo savininko arba tarp jų abiejų ir kokio kito asmens susiformuoja ypatingi santykiai ir dėl to palūkanų suma, tenkanti skoliniam pareikalavimui, už kurį ji mokama, viršija sumą, kuri būtų sutarta tarp mokėtojo ir faktiškojo savininko, jeigu tokių santykių nebūtų, tai šio straipsnio nuostatos taikomos tik tai paskutinei minėtai sumai. Tokiu atveju išmokų perteklius lieka apmokestinamas pagal kiekvienos Susitariančiosios Valstybės įstatymus, atsižvelgiant į kitas šios Sutarties nuostatas.

12 straipsnis

ATLYGINIMAI UŽ NUOSAVYBĖS TEISIŲ PERLEIDIMĄ

1. Atlyginimai už nuosavybės teisių perleidimą, susidarantys Susitariančiojoje Valstybėje ir mokami kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentui, gali būti apmokestinami toje kitoje Valstybėje.

2. Tačiau tokie atlyginimai už nuosavybės teisių perleidimą taip pat gali būti apmokestinami toje Susitariančiojoje Valstybėje, kurioje jie susidaro, ir pagal tos Valstybės įstatymus, bet jeigu faktiškasis atlyginimų už nuosavybės teisių perleidimą savininkas yra kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentas, taip imamas mokestis negali viršyti:

- a) 5 procentų bendros atlyginimų už nuosavybės teisių perleidimą sumos, mokamos už gamybinių, prekybinių ar mokslinių įrengimų naudojimą,
- b) 10 procentų bendros atlyginimų už nuosavybės teisių perleidimą sumos visais kitais atvejais.

3. Šiame straipsnyje vartojama sąvoka "atlyginimai už nuosavybės teisių perleidimą" reiškia bet kokios rūšies išmokas, gaunamas kaip kompensaciją už naudojimąsi ar už teisę naudotis bet kokiomis autorinėmis teisėmis literatūros, meno ar mokslo darbų srityje, įskaitant kino filmus bei filmus ar įrašus radijui ar televizijai, bet kokį patentą, prekybos ženklą, dizainą ar modelį, planą, slaptą formulę ar metodą, arba už naudojimąsi ar už teisę naudotis gamybiniais, prekybiniais ar moksliniais įrengimais, arba už informaciją apie gamybines, prekybines ar mokslines patirtį.

4. 1 ir 2 paragrafų nuostatos netaikomos, jeigu faktiškasis atlyginimų už nuosavybės teisių perleidimą savininkas, būdamas Susitariančiosios Valstybės rezidentas, užsiima komercine-ūkine veikla kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, kurioje susidaro atlyginimai už nuosavybės teisių perleidimą, per ten esančią nuolatinę buveinę arba užsiima toje kitoje Valstybėje individualia savarankiška veikla per ten esančią nuolatinę veiklavietę, o teisė arba turtas, už kuriuos mokami atlyginimai už nuosavybės teisių perleidimą, efektyviai susiję su tokia nuolatinė buveinė ar nuolatinė veiklaviete. Kiekvienu tokiu atveju atitinkamai taikomos 7 straipsnio arba 14 straipsnio nuostatos.

5. Atlyginimai už nuosavybės teisių perleidimą laikomi susidaranciais Susitariančiojoje Valstybėje, kai jų mokėtojas yra tos Valstybės rezidentas. Tačiau jeigu atlyginimus už nuosavybės teisių perleidimą mokantis asmuo, nepriklausomai nuo to, ar jis yra ar nėra Susitariančiosios Valstybės rezidentas, turi Susitariančiojoje Valstybėje nuolatinę buveinę arba nuolatinę veiklavietę, dėl kurių atsirado įsipareigojimas mokėti atlyginimus už nuosavybės teisių perleidimą, ir tokie atlyginimai už nuosavybės teisių perleidimą priskiriami tokiai nuolatinėi buveinei ar nuolatinėi veiklavietei, tada tokie atlyginimai už nuosavybės teisių perleidimą laikomi susidaranciais toje Valstybėje, kurioje yra nuolatinė buveinė ar nuolatinė veiklavietė.

6. Jeigu tarp mokėtojo ir faktiškojo savininko arba tarp jų abiejų ir kokio kito asmens susiformuoja ypatingi santykiai ir dėl to atlyginimų už nuosavybės teisių perleidimą suma, tenkanti naudojimuisi, teisei naudotis ar informacijai, už kuriuos ji mokama, viršija sumą, kuri būtų sutarta tarp mokėtojo ir faktiškojo savininko, jeigu tokių santykių nebūtų, tai šio straipsnio nuostatos taikomos tik tai paskutinei minėtai sumai. Tokiu atveju išmokų perteklius lieka apmokestinamas pagal kiekvienos Susitariančiosios Valstybės įstatymus, atsižvelgiant į kitas šios Sutarties nuostatas.

13 straipsnis

KAPITALO PRIEAUGIO PAJAMOS

1. Prieaugio pajamos, Susitariančiosios Valstybės rezidento gaunamos iš nekilnojamojo turto, kuriam taikomos 6 straipsnio nuostatos ir kuris yra kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, perleidimo, gali būti apmokestinamos toje kitoje Valstybėje.

2. Prieaugio pajamos, Susitariančiosios Valstybės rezidento gaunamos iš kompanijos, kurios visus aktyvus ar didžiąją jų dalį sudaro nekilnojamas turtas, kuriam taikomos 6 straipsnio nuostatos ir kuris yra kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, akcijų perleidimo, gali būti apmokestinamos toje kitoje Valstybėje.

3. Prieaugio pajamos, gaunamos iš kilnojamojo turto, kuris yra Susitariančiosios Valstybės įmonės kitoje Susitariančiojoje Valstybėje turimos nuolatinės buveinės turto dalis, arba kilnojamojo turto, priklausančio individualiai savarankiškai veiklai reikalingai nuolatinėi veiklavietei, kurią Susitariančiosios Valstybės rezidentas savo dispozicijoje turi kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, perleidimo, įskaitant prieaugio pajamas iš tokios nuolatinės buveinės (atskirai ar kartu su visa įmone) ar iš tokios nuolatinės veiklavietės perleidimo, gali būti apmokestinamos toje kitoje Valstybėje.

4. Prieaugio pajamos, kurias Susitariančiosios Valstybės įmonė gauna iš tos įmonės tarptautiniams pervežimams naudojamų jūrų laivų ar orlaivių arba su tokių jūrų laivų ar orlaivių naudojimu susijusio kilnojamojo turto perleidimo, apmokestinamos tik toje Valstybėje.

5. Prieaugio pajamos, gaunamos iš bet kokio turto - bet ne to, kuris minimas 1, 2, 3 ir 4 paragrafuose, - perleidimo, apmokestinamos tik toje Susitariančiojoje Valstybėje, kurios rezidentas yra tur tą perleidęs asmuo.

14 straipsnis

INDIVIDUALI SAVARANKIŠKA VEIKLA

1. Pajamos, kurias fizinis asmuo, Susitariančiosios Valstybės rezidentas, gauna už profesines paslaugas ar kitą savarankiško pobūdžio veiklą, apmokestinamos tik toje Valstybėje, jeigu jis reguliariai savo dispozicijoje neturi jo veiklai reikalingos nuolatinės veiklavietės kitoje Susitariančiojoje Valstybėje. Jeigu jis turi tokią nuolatinę veiklavietę, pajamos gali būti apmokestinamos kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, tačiau tik ta jų dalis, kuri priskiriama tai nuolatinėi veiklavietei. Šiam tikslui, kai fizinis asmuo, Susitariančiosios Valstybės rezidentas, kitoje Susitariančiojoje Valstybėje bet kuriuo dvylikos vienas po kito einančių mėnesių laikotarpiu, prasidedančiu arba pasibaigiančiu bet kuriais finansiniais metais, ištiesai arba su pertraukomis išbūna ilgiau kaip 183 dienas, jis laikomas tais finansiniais metais reguliariai savo dispozicijoje turinčiu nuolatinę veiklavietę toje kitoje Valstybėje, o pajamos, gaunamos iš aukščiau nurodytos jo veiklos, kuri atliekama toje kitoje Valstybėje, priskiriamos tai nuolatinėi veiklavietei.

2. Sąvoka "profesinės paslaugos" pirmiausia apima savarankišką mokslinę, literatūrinę, meninę, auklėjamąją arba dėstymo veiklą, taip pat savarankišką gydytojų, advokatų, inžinierių, architektų, dantistų ir buhalterių veiklą.

15 straipsnis

VEIKLA, SUSIJUSI SU DARBO SANTYKIAIS

1. Atsižvelgiant į 16, 18 ir 19 straipsnių nuostatas, algos, darbo užmokestis ir kiti panašūs atlyginimai, kuriuos Susitariančiosios Valstybės rezidentas gauna už samdomą darbą, apmokestinami tik toje Valstybėje, jeigu samdomas darbas nėra atliekamas kitoje Susitariančiojoje Valstybėje. Jeigu samdomas darbas atliekamas tokiu būdu, už jį gaunamas atlyginimas gali būti apmokestinamas toje kitoje Valstybėje.

2. Neatsižvelgiant į 1 paragrafo nuostatas, atlyginimas, kurį Susitariančiosios Valstybės rezidentas gauna už samdomą darbą, atliekamą kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, apmokestinamas tik pirma minėtoje Valstybėje, jeigu:

- a) gavėjas kitoje Valstybėje bet kuriuo dvylikos vienas po kito einančių mėnesių laikotarpiu, prasidedančiu arba pasibaigiančiu duotais finansiniais metais, ištiesai arba su pertraukomis išbūna ne ilgiau kaip 183 dienas ir

- b) atlyginimą moka darbdavys, kuris nėra kitos Valstybės rezidentas, arba atlyginimas mokamas jo vardu, ir
- c) atlyginimas nėra priskiriamas nuolatinei buveinei ar nuolatinei veiklavietei, kurią darbdavys turi kitoje Valstybėje.

3. Neatsižvelgiant į ankstesnes šio straipsnio nuostatas, atlyginimas už samdomą darbą, atliekamą Susitariančiosios Valstybės įmonės tarptautiniams pervežimams naudojamame jūrų laive ar orlaivyje, gali būti apmokestinamas toje Valstybėje.

16 straipsnis

DIREKTORIŲ ATLYGINIMAI

1. Direktorių atlyginimai ir kiti panašūs atlyginimai, kuriuos Susitariančiosios Valstybės rezidentas gauna kaip kompanijos, kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentės, direktorių valdybos ar panašaus organo narys, gali būti apmokestinami toje kitoje Valstybėje.

2. Tačiau atlyginimai, kuriuos minėti asmenys gauna atlikdami kitas funkcijas, gali būti apmokestinami remiantis atitinkamai 14 straipsnio arba 15 straipsnio nuostatomis.

17 straipsnis

ARTISTAI IR SPORTININKAI

1. Neatsižvelgiant į 14 ir 15 straipsnių nuostatas, pajamos, kurias Susitariančiosios Valstybės rezidentas gauna kaip atlikėjas, t.y. teatro, kino, radijo ar televizijos artistas arba muzikantas, arba kaip sportininkas už savo individualią veiklą kaip tokia kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, gali būti apmokestinamos toje kitoje Valstybėje.

2. Jeigu pajamos iš individualios atlikėjo ar sportininko veiklos kaip tokios atitenka ne pačiam atlikėjui ar sportininkui, bet kitam asmeniui, tai tos pajamos, neatsižvelgiant į 7, 14 ir 15 straipsnių nuostatas, gali būti apmokestinamos toje Susitariančiojoje Valstybėje, kurioje atlikėjas ar sportininkas atlieka šią veiklą.

3. 1 ir 2 paragrafų nuostatos netaikomos pajamoms, gaunamoms už atlikėjo ar sportininko veiklą Susitariančiojoje Valstybėje, jeigu jo vizitą į tą Valstybę pilnai arba didžiąją jo dalį finansuoja vienos ar abiejų Susitariančiųjų Valstybių arba jų politinių padalinių ar vietos valdžios visuomeniniai fondai. Tokiu atveju pajamos apmokestinamos tik toje Susitariančiojoje Valstybėje, kurios rezidentas yra atlikėjas ar sportininkas.

18 straipsnis

PENSIJOS

1. Atsižvelgiant į 19 straipsnio 2 paragrafo nuostatas, pensijos ir kiti panašūs atlyginimai, mokami Susitariančiosios Valstybės rezidentui už praecityje dirbtą samdomą darbą, apmokestinami tik toje Valstybėje.
2. Tačiau pensijos ir kitos pašalpos (periodiškos ar neperiodiškos), mokamos pagal Susitariančiosios Valstybės socialinės apsaugos įstatymus, gali būti apmokestinamos toje Valstybėje. Ši nuostata taip pat taikoma pensijoms ir pašalpoms, mokamoms pagal Susitariančiosios Valstybės sudarytą visuomeninę socialinę rūpybos programą.

19 straipsnis

VALSTYBINĖ TARNYBA

1. a) Algos, darbo užmokestis ir kiti panašūs atlyginimai, bet ne pensija, kuriuos Susitariančioji Valstybė arba jos politinis padalinys ar vietos valdžia moka fiziniam asmeniui už tarnybą tai Valstybei ar padaliniui, ar valdžiai, apmokestinami tik toje Valstybėje.
b) Tačiau tokios algos, darbo užmokestis ir kiti panašūs atlyginimai apmokestinami tik kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, jeigu tarnyba atliekama toje Valstybėje ir fizinis asmuo yra tos Valstybės rezidentas, kuris:
 - (i) yra tos Valstybės nacionalas arba
 - (ii) netapo tos Valstybės rezidentu tiktai dėl atliekamos tarnybos.
2. a) Bet kokia pensija, kurią fiziniam asmeniui moka Susitariančioji Valstybė arba jos politinis padalinys ar vietos valdžia arba kuri mokama iš jų sukurtų fondų už tarnybą tai Valstybei ar padaliniui, valdžiai, apmokestinama tik toje Valstybėje.
b) Tačiau tokia pensija apmokestinama tik kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, jeigu fizinis asmuo yra tos Valstybės rezidentas ir nacionalas.
3. 15, 16 ir 18 straipsnių nuostatos taikomos algoms, darbo užmokesčiui ir kitiems panašiams atlyginimams bei pensijoms už tarnybą, susijusią su komercine-ūkiine veikla, kuria užsiima Susitariančioji Valstybė arba jos politinis padalinys ar vietos valdžia.

20 straipsnis

STUDENTAI

Išmokos, kurias savo pragyvenimui, mokslui ar stažuotei gauna studentas, mokinys ar praktikantas, kuris yra arba prieš pat atvykdamas į Susitariančiąją Valstybę buvo kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentas ir kuris pirma minėtoje Valstybėje tikėtai mokosi ar stažuojasi, neapmokestinamos toje Valstybėje su sąlyga, kad tokios išmokos gaunamos iš šaltinių, esančių už tos Valstybės ribų.

21 straipsnis

VEIKLA KONTINENTINIAME ŠELFE

1. Šio straipsnio nuostatos taikomos neatsižvelgiant į šios Sutarties 4-20 straipsnių nuostatas.
2. Šio straipsnio tikslams sąvoka "veikla kontinentiniame šelfe" reiškia bet kokią veiklą Susitariančiosios Valstybės kontinentiniame šelfe, susijusią su ten esančių jūros dugno ir nuogulų bei jų gamtinių išteklių tyrimu ir eksploatavimu.
3. Asmuo, Susitariančiosios Valstybės rezidentas, kuris užsiima veikla kitos Susitariančiosios Valstybės kontinentiniame šelfe, atsižvelgiant į 4 paragrafą, laikomas užsiimančiu komercine-ūkine veikla toje kitoje Valstybėje per ten esančią nuolatinę buveinę ar nuolatinę veiklavietę.
4. 3 paragrafo nuostatos netaikomos, jeigu veikla kontinentiniame šelfe užsiimama bet kuriuo dvylikos vienas po kito einančių mėnesių laikotarpiu, prasidedančiu arba pasibaigiančiu duotais finansiniais metais, ištiesai arba su pertraukomis ne ilgiau kaip 30 dienų. Aukščiau minimo 30 dienų limitu skaičiavimo tikslams:
 - a) jei asmuo, Susitariančiosios Valstybės rezidentas, užsiimantis veikla kitos Susitariančiosios Valstybės kontinentiniame šelfe, yra asocijuotas su kitu asmeniu, užsiimančiu iš esmės panašia veikla tame pačiame kontinentiniame šelfe, abiejų asmenų veiklos trukmė sumuojama, išskyrus atvejus, kai tokia veikla užsiimama tuo pačiu metu,
 - b) asmuo laikomas asocijuotu su kitu asmeniu, jeigu vienas jų tiesiogiai ar netiesiogiai dalyvauja kito valdyme, kontrolėje ar kapitale arba jeigu trečiasis asmuo ar tretieji asmenys tiesiogiai ar netiesiogiai dalyvauja abiejų - pirma minėto asmens ir vėliau minėto asmens - valdyme, kontrolėje ar kapitale.

5. Pelnas, kurį Susitariančiosios Valstybės rezidentas gauna perveždamas reikmenis ar darbuotojus į vietą arba tarp vietų, kuriose užsiimama veikla kitos Susitariančiosios Valstybės kontinentiniame šelfe, arba naudodamas laivus-vilkikus ar buksyrus ir kitus tokiai veiklai pagalbinus laivus, apmokestinamas tik pirma minėtoje Valstybėje.

6. Algos, darbo užmokestis ir kiti panašūs atlyginimai, kuriuos Susitariančiosios Valstybės rezidentas gauna už samdomą darbą, susijusį su veikla kitos Susitariančiosios Valstybės kontinentiniame šelfe, gali būti apmokestinami toje kitoje Valstybėje, tačiau tik tiek, kiek tas darbas atliekamas tos kitos Valstybės kontinentiniame šelfe. Tačiau tokie atlyginimai apmokestinami tik pirma minėtoje Valstybėje, jeigu samdomas darbas atliekamas darbdaviui, kuris nėra kitos Valstybės rezidentas, ir jo trukmė bet kuriuo dvylikos vienas po kito einančių mėnesių laikotarpiu, prasidedančiu arba pasibaigiančiu duotais finansiniais metais, ištiesai arba su pertraukomis neviršija 30 dienų.

7. Prieaugio pajamos, kurias Susitariančiosios Valstybės rezidentas gauna iš perleidimo:

- a) tyrimo ar eksploatavimo teisių arba
- b) kitoje Susitariančiojoje Valstybėje esančio turto, naudojamo veiklai tos kitos Valstybės kontinentiniame šelfe, arba
- c) akcijų, kurių vertę ar didžiąją jų vertės dalį tiesiogiai ar netiesiogiai sudaro tokios teisės arba toks turtas, arba tokios teisės ir toks turtas kartu paėmus,

gali būti apmokestinamos toje kitoje Valstybėje.

Šiame paragrafe sąvoka "tyrimo ar eksploatavimo teisės" reiškia teises į aktyvus, gaunamus užsiimant veikla kitos Susitariančiosios Valstybės kontinentiniame šelfe, arba į tokių aktyvų dalį, arba į naudą iš jų.

22 straipsnis

KITOS PAJAMOS

1. Susitariančiosios Valstybės rezidentų pajamų rūšys, nesvarbu, kur susidarantys, ir neaprašytos ankstesniuose šios Sutarties straipsniuose, apmokestinamos tik toje Valstybėje.

2. 1 paragrafo nuostatos netaikomos pajamoms - bet ne toms pajamoms, kurios gaunamos iš 6 straipsnio 2 paragrafe apibrėžto nekilnojamojo turto, - jeigu tokių pajamų gavėjas, būdamas Susitariančiosios Valstybės rezidentas, užsiima komercine-ūkine veikla kitoje Susitariančiojoje Valstybėje per ten esančią nuolatinę buveinę arba užsiima toje kitoje Valstybėje individualia savarankiška veikla per ten esančią nuolatinę veiklavietę, o teisė arba turtas, už kuriuos gaunamos pajamos, efektyviai susiję su tokia nuolatinė buveine ar nuolatinė veiklaviete. Kiekvienu tokiu atveju atitinkamai taikomos 7 straipsnio arba 14 straipsnio nuostatos.

3. Neatsižvelgiant į 1 ir 2 paragrafų nuostatas, Susitariančiosios Valstybės rezidento pajamų rūšys, neaprašytos ankstesniuose šios Sutarties straipsniuose ir susidaranti kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, taip pat gali būti apmokestinamos toje kitoje Valstybėje.

IV. DVIGUBO APMOKESTINIMO IŠVENGIMO METODAI

23 straipsnis

DVIGUBO APMOKESTINIMO PANAIKINIMAS

1. Lietuvos atveju dvigubo apmokestinimo išvengiama tokiu būdu:

kai Lietuvos rezidentas gauna pajamas, kurios, remiantis šia Sutartimi, gali būti apmokestinamos Belgijoje, Lietuva, jeigu jos vidaus įstatymai nenumato palankesnio apmokestinimo, leidžia iš tokio rezidento pajamų mokesčio atimti sumą, lygią Belgijoje sumokėtam pajamų mokesčiui.

Tačiau tokia atimama suma bet kuriuo atveju neturi viršyti tos prieš atėmimą apskaičiuotos Lietuvos pajamų mokesčio dalies, priskiriamos pajamoms, kurios gali būti apmokestinamos Belgijoje.

2. Belgijos atveju dvigubo apmokestinimo išvengiama tokiu būdu:

a) Kai Belgijos rezidentas gauna pajamas, kurios, remiantis šios Sutarties nuostatomis, apmokestinamos Lietuvoje (bet ne tos, kurios minimos 10 straipsnio 2 paragrafe, 11 straipsnio 2 ir 7 paragrafuose ir 12 straipsnio 2 ir 6 paragrafuose), Belgija atleidžia tokias pajamas nuo mokesčio, bet, skaičiuodama tokio rezidento mokesčio nuo likusių pajamų sumą, gali taikyti mokesčio tarifą, kuris būtų taikomas, jeigu tokios pajamos nebūtų atleistos nuo mokesčio.

- b) Atsižvelgiant į Belgijos įstatymo apie užsienyje sumokėto mokesčio atėmimą iš Belgijos mokesčio nuostatas, jei Belgijos rezidentas gauna tokių rūšių Belgijos mokesčio įstatymo tikslams bendrąsias pajamas, kaip dividendai, apmokestinami pagal 10 straipsnio 2 paragrafą ir neatleidžiami nuo Belgijos mokesčio remiantis žemiau esančiu c) punktu, palūkanos, apmokestinamos pagal 11 straipsnio 2 ar 7 paragrafą, arba atlyginimai už nuosavybės teisių perleidimą, apmokestinami pagal 12 straipsnio 2 ar 6 paragrafą, tai Lietuvos mokeskis, sumokėtas nuo tų pajamų, įskaitomas į Belgijos mokesčių, susijusių su tokiomis pajamomis.
- c) 10 straipsnio 3 paragrafe apibrėžti dividendai, kuriuos gauna kompanija, Belgijos rezidentė, iš kompanijos, Lietuvos rezidentės, Belgijoje atleidžiami nuo korporacijų pajamų mokesčio tokiomis sąlygomis ir su tokiais apribojimais, kokius numato Belgijos įstatymas.
- d) Kai, remiantis Belgijos įstatymu, nuostoliai, kuriuos patyrė Belgijos rezidento įmonė Lietuvoje esančioje nuolatinėje buveinėje, atimami iš tos įmonės pelno apmokestinimo Belgijoje tikslams, tai a) punkte numatytas atleidimas Belgijoje netaikomas šiai buveinei priskiriamai tokiai pelno už kitus mokesčius laikotarpius daliai, kuri taip pat yra atleidžiama nuo mokesčio Lietuvoje, norint kompensuoti minėtus nuostolius.

V. SPECIALIOSIOS NUOSTATOS

24 straipsnis

NEDISKRIMINACIJA

1. Susitariančiosios Valstybės nacionalų bet koks apmokestinimas arba bet kokie su juo susiję reikalavimai kitoje Susitariančiojoje Valstybėje neturi būti kitokie ar didesni negu tos kitos Valstybės nacionalų esamas arba galimas apmokestinimas ir su juo susiję reikalavimai esant tokioms pat aplinkybėms, ypač atsižvelgiant į rezidenciją. Neatsižvelgiant į 1 straipsnio nuostatas, ši nuostata taip pat taikoma asmenims, kurie nėra nei vienos, nei abiejų Susitariančiųjų Valstybių rezidentai.

2. Asmenų be pilietybės, Susitariančiųjų Valstybių rezidentų, bet koks apmokestinimas arba bet kokie su juo susiję reikalavimai kiekvienoje Susitariančiojoje Valstybėje neturi būti kitokie arba didesni negu tos Valstybės nacionalų esamas arba galimas apmokestinimas ir su juo susiję reikalavimai esant tokioms pat aplinkybėms, ypač atsižvelgiant į rezidenciją.

3. Nuolatinės buveinės, kurią Susitariančiosios Valstybės įmonė turi kitoje Susitariančiojoje Valstybėje, apmokestinimas toje kitoje Valstybėje neturi būti mažiau palankus negu tos kitos Valstybės tokia pačia veikla užsiimančių įmonių. Ši nuostata negali būti aiškinama kaip įpareigojanti Susitariančiąją Valstybę apmokestinant teikti kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentams kokias nors asmenines nuolaidas, lengvatas ir sumažinimus dėl jų civilinės padėties ar šeimyninių įsipareigojimų, kokius ji teikia savo rezidentams.

4. Išskyrus atvejus, kai taikomos 9 straipsnio 1 paragrafo, 11 straipsnio 7 paragrafo arba 12 straipsnio 6 paragrafo nuostatos, nustatant Susitariančiosios Valstybės įmonės apmokestinamąjį pelną palūkanos, atlyginimai už nuosavybės teisių perleidimą ir kitokios išmokos, kurias ši įmonė moka kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentui, atimamos tokiomis pat sąlygomis, lyg jos būtų mokamos pirma minėtos Valstybės rezidentui.

5. Susitariančiosios Valstybės įmonių, kurių visas ar dalis kapitalo priklauso vienam ar keliems kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentams arba yra jų tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuojama, bet koks apmokestinimas arba bet kokie su juo susiję reikalavimai pirma minėtoje Valstybėje neturi būti kitokie arba didesni negu pirma minėtos Valstybės kitų panašių įmonių esamas arba galimas apmokestinimas ir su juo susiję reikalavimai.

6. Neatsižvelgiant į 2 straipsnio nuostatas, šio straipsnio nuostatos taikomos visų rūšių ir tipų mokesčiams.

.25 straipsnis

ABIPUSIO SUSITARIMO PROCEDŪRA

1. Kai asmuo mano, kad vienos arba abiejų Susitariančiųjų Valstybių veiksmai baigiasi arba baigsis jo apmokestinimu, neatitinkančiu šios Sutarties nuostatų, jis gali, nepriklausomai nuo priemonių, numatytų tų Valstybių vidaus įstatyme, šiuo klausimu kreiptis į Susitariančiosios Valstybės, kurios rezidentas jis yra, kompetentingą asmenį arba, jeigu jo atvejis numatytas 24 straipsnio 1 paragrafe, - į kompetentingą asmenį tos Susitariančiosios Valstybės, kurios nacionalas jis yra. Pareiškimas turi būti pateiktas per trejus metus nuo pirmo pranešimo apie veiksmus, vedančius prie Sutarties nuostatų neatitinkančio apmokestinimo.

2. Jeigu kompetentingas asmuo mano, kad protestas pagrįstas, ir jeigu pats negali rasti priimtino sprendimo, tai jis stengiasi šį klausimą išspręsti abipusiu susitarimu su kitos Susitariančiosios Valstybės kompetentingu asmeniu, kad būtų išvengta Sutarties neatitinkančio apmokestinimo. Bet koks pasiektas susitarimas vykdomas neatsižvelgiant į Susitariančiųjų Valstybių vidaus įstatyme nustatytus laiko limitus.

3. Susitariančiųjų Valstybių kompetentingi asmenys abipusiu susitarimu stengiasi šalinti bet kokius sunkumus ar abejones, kylančias aiškinant ar taikant Sutartį.

4. Susitariančiųjų Valstybių kompetentingi asmenys susitaria dėl administravimo priemonių, būtinų įgyvendinant Sutarties nuostatas, o ypač dėl įrodymų, kuriuos turi pateikti kiekvienos Susitariančiosios Valstybės rezidentai, kad galėtų kitoje Valstybėje pasinaudoti Sutartyje numatytu atleidimu nuo mokesčio ar jo sumažinimu.

5. Susitariančiųjų Valstybių kompetentingi asmenys, siekdami susitarimo pagal ankstesnius paragrafus, gali palaikyti vieni su kitais tiesioginį ryšį.

26 straipsnis

KEITIMASIS INFORMACIJA

1. Susitariančiųjų Valstybių kompetentingi asmenys keičiasi tokia informacija, kokia reikalinga įgyvendinant šios Sutarties arba Susitariančiųjų Valstybių vidaus įstatymų, liečiančių mokesčius, kuriems taikoma Sutartis, nuostatas tiek, kiek apmokestinimas neprieštarauja Sutartčiai. Keitimasis informacija neapsiriboja 1 straipsniu. Bet kokia Susitariančiosios Valstybės gaunama informacija laikoma paslapyje taip, kaip ir pagal tos Valstybės vidaus įstatymus gaunama informacija, ir suteikiama tik asmenims ar institucijoms (įskaitant teismus ir administracines institucijas), dalyvaujantiems apskaičiuojant ar renkant, priverstinai išieškant ar teismo keliu persekiojant arba nagrinėjant apeliacijas dėl mokesčių, kuriems taikoma Sutartis. Tokie asmenys ar institucijos šią informaciją naudoja tik tokiems tikslams. Informaciją jie gali paskelbti viešų teismo procesų metu arba teisminiuose sprendimuose.

2. 1 paragrafo nuostatos jokių atveju negali būti aiškinamos kaip įpareigojančios Susitariančiąją Valstybę:

- a) imtis administravimo priemonių, kurios neatitinka tos ar kitos Susitariančiosios Valstybės įstatymų ir administravimo praktikos,
- b) teikti informaciją, kurios negalima teikti pagal tos ar kitos Susitariančiosios Valstybės įstatymus arba įprastinę administravimo praktiką,
- c) teikti informaciją, kuri atskleistų kokią nors verslo, komercinės-ūkinės veiklos, gamybinę, komercinę ar profesinę paslaptį arba prekybos procesą, arba informaciją, kurios atskleidimas prieštarautų viešajai tvarkai (ordre public).

27 straipsnis

PAGALBA RENKANT MOKESČIUS

1. Susitariančiosios Valstybės įsipareigoja teikti viena kitai pagalbą renkant nesumokėtus mokesčių mokėtojo mokesčius, kurių dydį galutinai nustato pagalbos prašymą pateikusiai Susitariančiosios Valstybės įstatymai.
2. Tuo atveju, kai Susitariančioji Valstybė kitos Susitariančiosios Valstybės prašo surinkti mokesčius, ta kita Valstybė tokius mokesčius renka remdamasi įstatymais, taikomais renkant savo mokesčius, ir renka juos taip, lyg taip renkami mokesčiai būtų jos pačios mokesčiai; tačiau kitoje Susitariančiojoje Valstybėje tokiems prašymams surinkti mokesčius pirmenybė neteikiama.
3. Bet koks Susitariančiosios Valstybės prašymas rinkti mokesčius turi būti pateiktas kartu su tokia pažyma, kokios reikalauja tos Valstybės įstatymai, kad būtų galima galutinai nustatyti mokesčio mokėtojo nesumokėtų mokesčių dydį.
4. Kai Susitariančiosios Valstybės mokestinis ieškinys nėra galutinai nustatytas dėl tos priežasties, kad jį galima apskusti ar kitaip paveikti, tai ta Valstybė, norėdama apsaugoti savo pajamas, gali prašyti kitos Susitariančiosios Valstybės imtis savo vardu tokių laikinų apsaugos priemonių, kokių gali imtis ta kita Valstybė pagal tos kitos Valstybės įstatymus. Jeigu kita Valstybė tokį prašymą pripažįsta, tai ta kita Valstybė imasi tokių laikinų priemonių, kurios būtų panaudotos, jeigu pirma minėtai Valstybei nesumokėti mokesčiai būtų tos kitos Valstybės mokesčiai.
5. 3 arba 4 paragrafuose aprašytą prašymą Susitariančioji Valstybė pateikia tik tada, kai mokesčių mokėtojas, kuris nesumokėjo mokesčių, neturi toje Valstybėje pakankamai turto, galinčio padengti nesumokėtus mokesčius.
6. Susitariančioji Valstybė, kurioje, remiantis šio straipsnio nuostatomis, buvo išieškoti mokesčiai, nedelsdama grąžina tai Susitariančiajai Valstybei, kurios naudai mokesčiai buvo išieškoti, taip išieškotų mokesčių sumą, kur reikia atimdama 7 b) punkte nurodytų neįprastų išlaidų sumą.
7. Susitarta, kad jeigu abiejų Susitariančiųjų Valstybių kompetentingi asmenys nesusitaria kitaip, tai:
 - a) įprastas išlaidas, kurias teikdama pagalbą turėjo Susitariančioji Valstybė, padengia ta pati Valstybė,
 - b) neįprastas išlaidas, kurias teikdama pagalbą turėjo Susitariančioji Valstybė, padengia kita Valstybė ir išmoka nepriklausomai nuo sumos, kurią jos naudai išieškojo ta kita Valstybė.

Kai tik Susitariančioji Valstybė numato, kad gali turėti neįprastų išlaidų, ji apie tai informuoja kitą Susitariančiąją Valstybę ir nurodo apytikrą tokių išlaidų sumą.

8. Šiame straipsnyje sąvoka "mokesčiai" reiškia mokesčius, kuriems taikoma Sutartis, ir apima bet kokias su jais susijusias palūkanas bei baudas.

9. 26 straipsnio 1 paragrafo nuostatos apie informacijos, kuria keičiamasi, laikymą paslapyje ir panaudojimą taip pat taikoma bet kokiai informacijai, kuri teikiama Susitariančiosios Valstybės kompetentingam asmeniui remiantis šiuo straipsniu.

28 straipsnis

DIPLOMATINIŲ ATSTOVYBIŲ IR KONSULINIŲ ĮSTAIGŲ DARBUOTOJAI

Ši Sutartis neliečia jokių diplomatinių atstovybių ir konsulinių įstaigų darbuotojų mokesčių privilegijų, nustatomų remiantis bendraisiais tarptautinės teisės principais arba specialių susitarimų nuostatomis.

29 straipsnis

LENGVATŲ APRIBOJIMAS

Asmuo, kuris yra Susitariančiosios Valstybės rezidentas ir kuris gauna pajamas iš kitos Susitariančiosios Valstybės, negali pasinaudoti šioje Sutartyje numatytomis mokesčių nuolaidomis, jeigu bet kokio asmens, susijusio su tokios pajamų rūšies atsiradimu ar buvimu, pagrindinis tikslas ar vienas iš pagrindinių tikslų yra pasinaudoti šios Sutarties teikiama nauda.

Priimdamas sprendimus pagal šį straipsnį, atitinkamas kompetentingas asmuo ar asmenys, be kitų faktorių, turi nagrinėti pajamų sumą ir prigimtį, aplinkybes, kuriomis pajamos buvo gautos, kokie buvo tikrieji šalių tikslai sudarant sandėrį, tapatybę ir rezidenciją asmenų, kurie pagal įstatymą ar faktiškai (tiesiogiai ar netiesiogiai) kontroliuoja ar yra faktiškieji savininkai (i) pajamų ar (ii) asmenų - Susitariančiosios Valstybės (Susitariančiųjų Valstybių) rezidentų, kurie yra susiję su tokių pajamų mokėjimu ar gavimu.

VI. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

30 straipsnis

ĮSIGALIOJIMAS

1. Susitariančiųjų Valstybių Vyriausybės praneša viena kitai, kai konstituciniai reikalavimai dėl šios Sutarties įsigaliojimo įvykdyti.
2. Sutartis įsigalioja nuo paskutiniojo iš I paragrafe minimų pranešimų dienos, ir jos nuostatos pradamos taikyti abiejose Susitariančioiose Valstybėse:
 - a) mokesčių, kurie išskaitomi prie šaltinio, atveju - pajamoms, gaunamoms kalendorinių metų, einančių iškart po metų, kuriais įsigalioja Sutartis, sausio pirmą dieną arba po jos,
 - b) kitų mokesčių atveju - pajamoms už bet kurios finansinius metus, prasidedančius kalendorinių metų, einančių iškart po metų, kuriais įsigalioja Sutartis, sausio pirmą dieną arba po jos.

31 straipsnis

NUTRAUKIMAS

Ši Sutartis galioja tol, kol Susitariančioji Valstybė ją nutraukia. Kiekviena Susitariančioji Valstybė gali Sutartį nutraukti, diplomatiniais kanalais perduodama raštišką pranešimą apie nutraukimą mažiausiai prieš šešis mėnesius iki bet kurių kalendorinių metų pabaigos. Tokiu atveju ši Sutartis nebetaikoma abiejose Susitariančioiose Valstybėse:

- a) mokesčių, kurie išskaitomi prie šaltinio, atveju - pajamoms, gaunamoms kalendorinių metų, einančių iškart po metų, kuriais pranešimas buvo perduotas, sausio pirmą dieną arba po jos,
- b) kitų mokesčių atveju - pajamoms už bet kurios finansinius metus, prasidedančius kalendorinių metų, einančių iškart po metų, kuriais pranešimas buvo perduotas, sausio pirmą dieną arba po jos.

Visa tai liudydami šią Sutartį žemiau pasirašo atitinkamai tam įgalioti asmenys.

Sudaryta dviem egzemplioriais BRUSSELIJE..... 1992..... m.
lapkričio..... mėn. 26..... d. olandų, prancūzų, lietuvių ir anglų kalbomis,
visiems keturiems tekstams esant vienodos galios. Skirtingos interpretacijos atveju
pirmenybę turi tekstas anglų kalba.

Belgijos Karalystės
Vyriausybės vardu

Lietuvos Respublikos
Vyriausybės vardu

É. DERIJKE

A. SAUDARGAS

PROTOKOLAS

Pasirašydami Belgijos Karalystės Vyriausybės ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės Sutartį dėl pajamų dvigubo apmokestinimo ir fiskalinių pažeidimų išvengimo, žemiau pasirašę asmenys susitarė dėl tokių nuostatų, kurios yra neatskiriama Sutarties dalis.

1. Dėl 4 straipsnio 3 paragrafo

Susitarta, kad 3 paragrafo antrasis sakinyss negali būti aiškinamas kaip draudžiantis Susitariančiąjai Valstybei 4 straipsnio 3 paragrafe numatytiems asmenims dvigubą apmokestinimą panaikinti remiantis 23 straipsniu.

2. Dėl 6 straipsnio 2 paragrafo

Susitarta, kad sąvoka "kintamos ar pastovios išmokos, kaip kompensacija už mineralinių telkinių, žaltinių ir kitų gamtinių išteklių naudojimą ar teisę jais naudotis," taip pat apima ir išmokas, susijusias su gamyba iš tokių išteklių.

3. Dėl 6 straipsnio 3 paragrafo ir 13 straipsnio 1 paragrafo

Susitarta, kad visos pajamos ir prieaugio pajamos, gaunamos iš nekilnojamojo turto perleidimo, gali būti apmokestinamos toje Susitariančiojoje Valstybėje, kurioje tas nekilnojamas turtas yra.

4. Dėl 7 straipsnio 1 ir 2 paragrafų

Kai Susitariančiosios Valstybės įmonė kitoje Susitariančiojoje Valstybėje parduoda gaminius ar prekes arba užsiima komercine-ūkine veikla per ten esančią nuolatinę buveinę, tos nuolatinės buveinės pelnas nustatomas ne remiantis įmonės gauta visa suma, bet tik tuo atlyginimu, kuris priskiriamas pačios nuolatinės buveinės vykdytam pardavimui ar komercinei-ūkinei veiklai.

Tačiau pelnas, gaunamas parduodant tapačius ar panašius gaminius ar prekes kaip tie, kurie parduodami per tą nuolatinę buveinę, arba užsiimant kita komercine-ūkine veikla, tokia pačia ar panašia į vykdomą per tą nuolatinę buveinę, gali būti priskiriamas tai nuolatinei buveinei, jeigu įrodoma, jog pardavimas ar veikla buvo organizuoti tokiu būdu, kad būtų išvengta apmokestinimo toje Valstybėje, kurioje ta nuolatinė buveinė yra.

5. Dėl 10 straipsnio 3 paragrafo

Sąvoka "dividendai" taip pat apima pajamas - net jeigu jos mokamos palūkanų forma, - kurios laikomos pajamomis iš akcijų pagal įstatymus tos Valstybės, kurios rezidentė yra išmokanti kompanija.

6. Dėl 12 straipsnio

Jeigu bet kokioje Lietuvos su trečiąja valstybe, kuri yra Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (OECD) narė šios Sutarties pasirašymo metu, sudarytoje sutartyje dėl dvigubo apmokestinimo išvengimo Lietuva po tos dienos sutiktų išbraukti kokios nors rūšies teises ar turta iš 3 paragrafe esančio apibrėžimo arba atleisti nuo Lietuvos mokesčio už nuosavybės teisių perleidimą Lietuvoje susidarancius atlyginimus už nuosavybės teisių perleidimą, arba apriboti 2 paragrafe nustatytus mokesčio tarifus, toks apibrėžimas arba atleidimas, arba mažesnis tarifas automatiškai būtų taikomas taip, lyg jis būtų nustatytas atitinkamai 3 arba 2 paragrafuose.

7. Dėl 12 straipsnio 3 paragrafo

Susitarta, kad sąvoka "informacija apie gamybinę, prekybinę ar mokslinę patirtį" aiškinama remiantis Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (OECD) pajamų ir kapitalo mokesčių sutarties modelio 12 straipsnio komentaro 2 paragrafu.

8. Dėl 13 straipsnio 2 paragrafo

Susitarta, kad 2 paragrafo tikslams Susitariančiojoje Valstybėje apmokestinama tik ta priaugio pajamų, gaunamų iš akcijų perleidimo, dalis, kuri priskiriama tų akcijų vertei, tiesiogiai ar netiesiogiai gaunamai iš toje Valstybėje esančio nekilnojamojo turto.

9. Dėl 15 straipsnio 2 paragrafo

Susitarta, kad atlyginimas, kurį Susitariančiosios Valstybės rezidentas gauna už savo kaip kompanijos (bet ne kompanijos su akciniu kapitalu), kitos Susitariančiosios Valstybės rezidentės, dalininko veiklą, gali būti apmokestinamas remiantis 15 straipsnio nuostatomis ir taip, lyg tas atlyginimas būtų atlyginimas, kurį darbuotojas gauna už samdomą darbą, o nuoroda į "darbdavį" būtų nuoroda į kompaniją.

10. Dėl 21 straipsnio 7 paragrafo

Susitarta, kad kitoje Susitariančiojoje Valstybėje gali būti apmokestinama tik ta Susitariančiosios Valstybės rezidento priaugio pajamų, gaunamų iš 7 c) paragrafe minimų akcijų perleidimo, dalis, kuri priskiriama tokių akcijų vertei, tiesiogiai ar netiesiogiai gaunamai iš 7 c) paragrafe minimų teisių ar turto.

Visa tai liudydami šį Protokolą žemiau pasirašo atitinkamai tam įgalioti asmenys.

Sudaryta dviem egzemplioriais ...*Bruselyje*..... 1998.... m.
...*lapkričio*..... mėn.*26*..... d. olandų, prancūzų, lietuvių ir anglų kalbomis,
visiems keturiems tekstams esant vienodos galios. Skirtingos interpretacijos atveju
pirmenybę turi tekstas anglų kalba.

Belgijos Karalystės
Vyriausybės vardu

Lietuvos Respublikos
Vyriausybės vardu

No. 39520

**Belgium
and
Netherlands**

Treaty between the Kingdom of Belgium, the Flemish Region and the Kingdom of the Netherlands revising the regulations for the Implementation of article IX of the Treaty of 19 April 1839 and of Chapter II, sections 1 and 2, of the Treaty of 5 November 1842, as amended, in respect of pilotage and joint supervision (Scheldt Regulations) (with annex and regulation¹). Middelburg, 11 January 1995

Entry into force: *1 October 2002 by notification, in accordance with article 3*

Authentic text: *Dutch*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 28 August 2003*

**Belgique
et
Pays-Bas**

Traité entre le Royaume de Belgique, la Région flamande et le Royaume des Pays-Bas portant révision du règlement sur l'exécution de l'article IX du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, sections 1 et 2 du Traité du 5 novembre 1842, modifiés, relatif au pilotage et à la surveillance commune (Règlement de l'Escault) (avec annexe et règlement¹). Middelburg, 11 janvier 1995

Entrée en vigueur : *1er octobre 2002 par notification, conformément à l'article 3*

Texte authentique : *néerlandais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 28 août 2003*

1. The annex and regulation are not printed herein -- L'annexe et le règlement ne sont pas publiés ici.

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

**VERDRAG TUSSEN HET KONINKRIJK BELGIË, HET VLAAMS GEWEST EN
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN TOT HERZIENING VAN HET REGLE-
MENT TER UITVOERING VAN ARTIKEL IX VAN HET TRACTAAT VAN 19
APRIL 1839 EN VAN HOOFDSTUK II, AFDELINGEN 1 EN 2, VAN HET
TRACTAAT VAN 5 NOVEMBER 1842, ZOALS GEWIJZIGD, VOOR WAT
BETREFT HET LOODSWEZEN EN HET GEMEENSCHAPPELIJK TOEZICHT
DAAROP (SCHELDEREGLEMENT)**

De Regering van het Koninkrijk België en de Vlaamse Regering, enerzijds,
en
de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, anderzijds

Overwegende dat het, gezien de ontwikkeling van het scheepvaartver-
keer op de Westerschelde en het kanaal van Gent naar Terneuzen, wenselijk
is het Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel IX van het
Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het
Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het
loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop, te herzien;

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

Het Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel IX van het
Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het
Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, wordt vervangen door het
reglement, zoals in de bijlage bij dit Verdrag gevoegd, verder te noemen het
Scheldereglement.

Artikel 2

Dit Verdrag, alsmede het in de bijlage opgenomen Scheldereglement, kunnen in overeenstemming tussen de Verdragsluitende Partijen worden gewijzigd.

Artikel 3

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de derde maand na die waarin de Verdragsluitende Partijen elkaar hebben meegedeeld dat aan de voor hen terzake geldende constitutionele vereisten is voldaan.

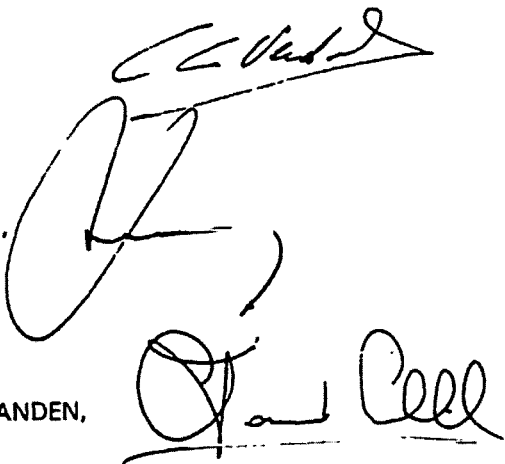
TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te *Middelburg*, op *11 januari 1995*, in drie originele exemplaren,

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK BELGIË,

VOOR DE VLAAMSE REGERING,

VOOR DE REGERING VAN
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,



**Bijlage bij het VERDRAG TUSSEN HET KONINKRIJK BELGIË, HET VLAAMS
GEWEST EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN TOT HERZIENING VAN
HET REGLEMENT TER UITVOERING VAN ARTIKEL IX VAN HET
TRACTAAT VAN 19 APRIL 1839 EN VAN HOOFDSTUK II, AFDELINGEN 1
EN 2, VAN HET TRACTAAT VAN 5 NOVEMBER 1842, ZOALS GEWIJ-
ZIGD, VOOR WAT BETREFT HET LOODSWEZEN EN HET GEMEENSCHAP-
PELIJK TOEZICHT DAAROP**

SCHELDEREGLEMENT

HOOFDSTUK I

Definities

Artikel 1

Voor de toepassing van dit reglement en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1. Scheldevaarder:

ieder schip dat de Schelde, haar mondingen of het kanaal van Gent naar Terneuzen bevaart, voor zover het geen haven dan wel anker- of ligplaats op het Nederlandse gedeelte van die wateren als bestemming of vertrekpunt heeft, en

ieder schip dat de Schelde, haar mondingen of het kanaal van Gent naar Terneuzen bevaart en een op het Nederlandse gedeelte van die wateren gelegen haven dan wel anker- of ligplaats aandoet:

- a. voor het lichten onderscheidenlijk bijladen van een schip, indien dit uitsluitend in verband met de diepgang vereist is ter waarborging van een veilige vaart naar onderscheidenlijk vanuit België, of
- b. zonder het doel aldaar een economische activiteit uit te voeren,

- met uitzondering van schepen die zowel hun vertrekpunt als hun bestemming (op) het Belgische gedeelte van de Schelde, haar mondingen of het kanaal van Gent naar Terneuzen hebben en tijdens de vaart de Belgisch/Nederlandse grens niet passeren;
2. bevoegde autoriteit:
de door de Vlaamse en Nederlandse ministers die de loodsdiensten in hun bevoegdheid hebben, in onderlinge overeenstemming aangewezen functionaris;
 3. loodsgeld:
vergoeding voor de diensten van de loods en voor andere kosten van individuele dienstverlening aan de gezagvoerder;
 4. loodsvergoedingen:
vergoedingen voor de onkosten samenhangende met de diensten van de loods;
 5. loodsprestatie:
de diensten die een loods van de Vlaamse of Nederlandse loodsdienst verleent, van op een schip, vanaf de wal of van op een ander schip;
 6. de commissarissen:
de met het gemeenschappelijk toezicht belaste commissarissen, bedoeld in artikel 31.

Artikel 2

Door de commissarissen zal nader worden bepaald wat wordt verstaan onder:

- a. het lichten onderscheidenlijk bijladen als bedoeld in artikel 1, onderdeel 1, onder a;
- b. een economische activiteit als bedoeld in artikel 1, onderdeel 1, onder b.

HOOFDSTUK II

Loodsdiensten

Artikel 3

1. De Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensl zijn vrij zich langs de Schelde, haar mondingen en het kanaal van Gent naar Terneuzen te vestigen. Tot de inrichting van deze diensten zullen beide regeringen elkaar alle medewerking verlenen.

2. Door tussenkomst van de commissarissen stellen de Vlaamse en de Nederlandse regering elkaar in kennis van de vestigingen als bedoeld in het eerste lid.

3. De Vlaamse en de Nederlandse regering treffen zodanige voorzieningen dat de door de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensl te verzorgen loodsprestaties daadwerkelijk kunnen worden verricht en verlenen elkaar medewerking op dit gebied.

Artikel 4

1. Het loodsen van Scheldevaarders wordt op zodanige wijze tussen de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensl verdeeld, dat van het totaal der loodsprestaties 72,5 % door loodsen van de Vlaamse loodsdiensl en 27,5 % door loodsen van de Nederlandse loodsdiensl wordt verricht. Deze verdeling is niet van toepassing op de loodsprestaties die uitsluitend betrekking hebben op het loodsen vanaf de wal.

2. Voor de bepaling van de loodsprestaties en een doelmatige uitvoering van het bepaalde in het eerste lid stellen de commissarissen nadere regels vast.

3. Voor zover dit door de loodsen van een der beide landen te verzorgen loodsprestaties als bedoeld in het eerste lid niet kunnen worden verricht, worden deze zo mogelijk door de loodsen van het andere land verricht. Deze loodsprestaties vallen niet onder de verdeling, bedoeld in het eerste lid.

4. In afwijking van de verdeling als voorzien in het eerste lid, wordt het loodsen van een Scheldevaarder, anders dan vanaf de wal, die van een Belgische haven dan wel een anker- of ligplaats aan het Belgische gedeelte van het kanaal van Gent naar Terneuzen, naar Antwerpen of een bovenwaarts gelegen haven, dan wel omgekeerd, vaart, uitsluitend door loodsen van de Vlaamse loodsdienst verricht.

5. Het loodsen, anders dan vanaf de wal, van een schip dat van een Belgische haven dan wel anker- of ligplaats aan het kanaal van Gent naar Terneuzen of aan de Schelde naar een Nederlandse haven aan de Schelde of het kanaal van Gent naar Terneuzen, dan wel omgekeerd, vaart, wordt uitsluitend door loodsen van de Nederlandse loodsdienst verricht.

Artikel 5

1. Van de opbrengst van de loodsgelden, welke van Scheldevaarders worden geheven, komt 72,5 % toe aan het Vlaamse Gewest en 27,5 % aan de Nederlandse staat, met uitzondering van de opbrengst van de loodsgelden uitsluitend geheven voor het loodsen vanaf de wal, waarvan 80 % toekomt aan het Vlaamse Gewest en 20 % aan de Nederlandse staat.

2. Uit de opbrengst van de verdeling als bedoeld in het eerste lid, worden de loodsprestaties als bedoeld in artikel 4, derde lid, door het land waartoe de loodsdienst behoort waarvoor de betreffende prestaties zijn

verricht, vergoed aan het land waartoe de loodsdienst behoort die de betreffende prestaties feitelijk heeft verricht.

3. De uit de loodsprestaties als bedoeld in artikel 4, vierde en vijfde lid, voortvloeiende loodsgelden komen toe aan het land waartoe de loodsdienst behoort die de betreffende prestaties heeft verricht.

4. De loodsvergoedingen komen toe aan het land waartoe de loodsdienst behoort die de betreffende loodsprestaties feitelijk heeft verricht.

5. Het loodsgeld en de loodsvergoedingen zijn verschuldigd aan de autoriteit of organisatie die daartoe bij wettelijk voorschrift van het betreffende land is aangewezen. Bij een dergelijke aanwijzing kan onderscheid gemaakt worden tussen verschillende componenten van het loodsgeld.

6. Voor wat betreft de inning en de betaalwijze van de loodsgelden en de loodsvergoedingen, alsmede de wijze van de verrekening van de loodsgelden, worden door de commissarissen nadere regels vastgesteld.

Artikel 6

Onverminderd het bepaalde bij of krachtens dit reglement, gelden voor de toelating tot de functie van loods, zijn bevoegdheden en de verplichtingen niet betrekking tot de beroepsuitoefening, de wettelijke voorschriften van het land waarin de hoofdzetel van de betrokken loodsdienst is gevestigd.

Artikel 7

1. De vaartuigen die worden gebruikt voor de uitoefening van de loodsdienst zijn vrij van alle havengelden en andere rechten, hoe ook genaamd, die van de scheepvaart in beide landen worden geheven.

2. Noch de Vlaamse, noch de Nederlandse regering zal een borgstelling verlangen in het geval van schadevaringen met deze vaartuigen.

3. Deze vaartuigen kunnen zonder enige beperkingen de wateren genoemd in artikel 1, onderdeel 1, op- of afvaren.

4. De vaartuigen van de onderscheiden loodsdiensten zijn als zodanig herkenbaar en voeren hun nationale vlag.

Artikel 8

1. De Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensten zijn bevoegd om alle goederen voor het materieel van de loodsdienst in hun wederzijdse standplaatsen in te voeren. Deze invoer is vrij van alle douane- of andere rechten.

2. Het bepaalde in het eerste lid is van overeenkomstige toepassing voor goederen ten behoeve van de objecten als bedoeld in artikel 31, eerste lid.

HOOFDSTUK III

Het loodsen

Artikel 9

1. De gezagvoerder van een Scheldevaarder is verplicht gebruik te maken van de diensten van een tot de Vlaamse of de Nederlandse loodsdienst behorende loods.

2. Van de in het eerste lid bedoelde verplichting bestaat vrijstelling indien:

- a. het schip behoort tot een der door de Vlaamse en Nederlandse ministers die de loodsdiensten in hun bevoegdheid hebben, in

onderlinge overeenstemming aangewezen categorieën Scheldevaarders, of

- b. de gezagvoerder of een bevoegd officier, die feitelijk de navigatie leidt, voldoet aan de door de Vlaamse en Nederlandse ministers die de loodsdiensten in hun bevoegdheid hebben, in onderlinge overeenstemming voor het traject waarvoor de vrijstelling is aangevraagd, te stellen eisen.

3. De commissarissen kunnen regels stellen met betrekking tot de autoriteit of organisatie die is belast met de examinering van de gezagvoerders en officieren, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, de voorwaarden waaronder en de vergoeding waartegen deze examinering plaatsvindt.

4. De commissarissen kunnen ontheffing verlenen van de in het eerste lid bedoelde verplichting.

Aan een dergelijke ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. De commissarissen kunnen deze bevoegdheid ook toekennen aan de bevoegde autoriteit en kunnen daartoe regels stellen.

5. Bij de toepassing van het bepaalde in het tweede en vierde lid, wordt rekening gehouden met de in artikel 18, tweede lid, genoemde belangen.

Artikel 10

1. De loods adviseert aan boord de gezagvoerder over de te voeren navigatie en verricht in verband met deze navigatie alle door de gezagvoerder nuttig of nodig geachte en desgevallend zelfs stilzwijgend gedoogde intellectuele en materiële handelingen.

2. Indien weersomstandigheden, omstandigheden met betrekking tot de aard of de inrichting van het te loodsen schip of bijzondere omstandigheden als gevolg van oorzaken buiten de normale bedrijfsvoering met betrekking tot het loodsen, het de loods verhinderen aan boord te komen van een schip, verstrekt de loods, in afwijking van het eerste lid, adviezen van op een ander schip of vanaf de wal.

3. De commissarissen kunnen de omstandigheden waaronder en de gevallen waarin gebruik gemaakt moet worden van adviezen door een loods van op een ander schip of vanaf de wal, de wijze waarop en de plaatsen van waaruit dit geschiedt, nader bepalen.

4. De commissarissen kunnen tevens bij het aanwijzen van de plaatsen van waaruit adviezen vanaf de wal worden gegeven, bepalen tot welke loodsdienst of loodsdiensten de daar werkzame loodsen dienen te behoren. De commissarissen kunnen de bevoegde autoriteiten de bevoegdheid verlenen in onderlinge overeenstemming van deze bepaalde verdeling af te wijken.

Artikel 11

1. In omstandigheden of gevallen en op een wijze als door de commissarissen nader bepaald, kan:

- a. de gezagvoerder die krachtens artikel 9, tweede lid, is vrijgesteld van de loodsplicht, niettemin door de bevoegde autoriteit worden verplicht om gebruik te maken van de diensten van een loods;
- b. de gezagvoerder worden verplicht ten behoeve van het loodsen aanwijzingen van de bevoegde autoriteit op te volgen met betrekking tot:
 - i. het gebruik van meer dan één loods;

- ii. het gebruik maken van de diensten van een loods van op een ander schip of vanaf de wal.

2. Bij de toepassing van het bepaalde in het eerste lid, wordt rekening gehouden met de in artikel 18, tweede lid, genoemde belangen.

HOOFDSTUK IV

Verplichtingen van loodsen en gezagvoerders

Artikel 12

1. De loodsen en het personeel van de loodsdiensten onthouden zich van ieder handelen dat de uitvoering van dit reglement of elkaars taakuitoefening zou kunnen belemmeren.

2. Waar redelijkerwijs noodzakelijk verlenen zij elkaar hulp en bijstand.

Artikel 13

1. De gezagvoerder van een Scheldevaarder, die een loods verlangt op een van de kruisposten voor de Scheldemonde, moet het verwachte tijdstip van aankomst aldaar tijdig aankondigen, en wordt vervolgens voorzien van een loods, in een volgorde bepaald volgens door de commissarissen vast te stellen regels.

2. Onverminderd het bepaalde krachtens het eerste lid, maakt de gezagvoerder bij het naderen van de kruispost zijn verlangen om van een loods te worden voorzien, kenbaar door middel van een der seinen, die in het Internationaal Seinboek als loodsseinen zijn aangegeven.

3. Indien de loods aan boord is voert het schip de in het Internationaal Seinboek voorgeschreven vlag.

Artikel 14

De gezagvoerder van een Scheldevaarder, die een loods verlangt bij zijn vertrek uit een haven of van een anker- of ligplaats, moet het verwachte tijdstip van vertrek aankondigen op de door de commissarissen vast te stellen wijze.

Artikel 15

1. De loods is verplicht zich op de hoogte te stellen van alle gegevens, die voor het verlenen van zijn diensten aan het betreffende schip noodzakelijk zijn, om de navigatie volgens de beginselen van goed zeemanschap uit te voeren, alsmede van de gegevens die krachtens wettelijk voorschrift in beide landen vereist zijn.

2. De gezagvoerder is verplicht de loods de gegevens als bedoeld in het eerste lid ter beschikking te stellen.

3. Ten aanzien van de aard van de gegevens als bedoeld in het eerste lid, de vorm waarin deze door de gezagvoerder moeten worden verstrekt en de administratieve verwerking daarvan, kunnen de commissarissen voorschriften vaststellen.

4. De Vlaamse en de Nederlandse regering informeren de beide loodsdiensten over de inhoud van en eventuele wijzigingen van de in het eerste lid bedoelde wettelijke voorschriften.

Artikel 16

De loods heeft bij de uitoefening van zijn diensten de door de commissarissen voorgeschreven middelen voor communicatie en navigatie bij zich en

volgt de door de commissarissen gegeven voorschriften voor het gebruik ervan op.

Artikel 17

1. De loods, die een schip loodst, dient bij het naderen van de plaats waar hij door een andere loods dient te worden vervangen, tijdig op de voorgeschreven wijze daarvan melding te doen, zodat de loods die het loodsen dient over te nemen zich gereed kan maken en het schip geen vertraging ondervindt.

2. De loods die aan boord is dient het overkomen van de loods die hem moet vervangen gemakkelijk te maken.

3. De loodswisseling vindt plaats op de brug van het schip.

Artikel 18

1. De loods dient ten aanzien van het schip dat hij loodst, alle tekortkomingen die de navigatieveiligheid kunnen schaden, onverwijld ter kennis te brengen van de bevoegde autoriteit, zo mogelijk met behulp van de marifoon.

2. Eveneens dient hij alle gebeurtenissen te melden die in strijd zijn met de wettelijke voorschriften voor het betreffende vaarwater, gegeven in het belang van:

- a. het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer;
- b. het in stand houden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

- c. het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen of werken gelegen in of over scheepvaartwegen;
- d. de bescherming van het milieu.

3. Indien de loods vaststelt dat er tekortkomingen zijn met betrekking tot maritieme signaleringsobjecten dient hij dit onverwijld ter kennis te brengen van de bevoegde autoriteit, zo mogelijk met behulp van de marifoon.

4. De commissarissen kunnen regels stellen met betrekking tot het opmaken van een schriftelijk verslag door de loods over gebeurtenissen waarbij schade of vermoedelijk schade is ontstaan en het overhandigen van dit verslag aan de bevoegde autoriteit. Dit verslag mag uitsluitend dienen voor intern administratief gebruik.

Artikel 19

De loods zal het schip dat hij loodst niet verlaten voordat het de plaats heeft bereikt waar hij geacht wordt het te brengen.

Artikel 20

De gezagvoerder is verplicht om de loods, zolang deze aan boord is, kosteloos van voeding en logies te voorzien, en alles te doen om de loods zijn taak zo goed mogelijk te laten uitoefenen.

Artikel 21

De commissarissen kunnen regels stellen inzake:

- 1. de verplichting van de gezagvoerder een loodscertificaat in te vullen en te ondertekenen;

2. de op het loofscertificaat te vermelden gegevens;
3. het gebruik van het loodscertificaat met betrekking tot de diensten van de loods.

Artikel 22

De gezagvoerder en de loods zijn verplicht om de voor hen geldende regels met betrekking tot het voorkomen van besmettelijke ziekten na te leven.

HOOFDSTUK V

Loodsgeld en loodsvergoedingen

Artikel 23

1. De gezagvoerder van een Scheldevaarder die verplicht is gebruik te maken van de diensten van een loods, is gehouden loodsgeld te betalen.
2. Het bepaalde in het eerste lid is eveneens van toepassing op de gezagvoerder die is vrijgesteld krachtens het bepaalde in artikel 9, tweede lid, onder b.
3. De gezagvoerder dient tevens in voorkomende gevallen, genoemd in de krachtens artikel 24, eerste lid, vastgestelde regeling, loodsvergoedingen te betalen.
4. De gezagvoerder die gebruik maakt van de diensten van een loods zonder dat daartoe op hem een verplichting rust, is gehouden daarvoor loodsgeld en in voorkomende gevallen loodsvergoedingen te betalen.
5. De commissarissen kunnen, in door hen aan te geven bijzondere gevallen, aan de gezagvoerder geheel of gedeeltelijk ontheffing verlenen, of

doen verlenen van een krachtens het eerste of tweede lid op deze rustende verplichting tot het betalen van loodsgeld en loodsvergoedingen.

Artikel 24

1. De Vlaamse en Nederlandse ministers die de loodsdiensten in hun bevoegdheid hebben, stellen in onderlinge overeenstemming de loodsgeldtarieven, de loodsvergoedingen en de maatstaven daarvoor vast, alsmede de regels voor de toepassing daarvan.

2. Bij of krachtens de besluiten als bedoeld in het eerste lid kan worden verplicht tot het stellen van zekerheid voor de betaling van loodsgeld en loodsvergoedingen.

Artikel 25

1. De loodsgeldtarieven en loodsvergoedingen worden vastgesteld in Nederlandse munt.

2. De loodsgeldtarieven en loodsvergoedingen in Belgische munt worden verkregen door omrekening van de krachtens artikel 24, eerste lid, vastgestelde loodsgeldtarieven en loodsvergoedingen tegen de wisselkoers van de Nederlandse munt. Deze wisselkoers wordt vastgesteld door het gemiddelde te berekenen van de 15 opeenvolgende officiële noteringen van de Nederlandse munt te Brussel, in de periode voorafgaand aan de omrekening.

3. De aldus verkregen bedragen worden afgerond tot het tiental naar boven, indien het laatste gehele getal 5 of meer bedraagt en tot het tiental naar beneden, indien het laatste gehele getal minder dan 5 bedraagt.

4. Zodra de officiële notering van de wisselkoers van de Nederlandse munt te Brussel meer dan 1,5 % afwijkt van de toegepaste wisselkoers, dient aanpassing van de loodsgeld-tarieven en de loodsvergoedingen in Belgische munt plaats te vinden.

5. Het land dat een aanpassing als bedoeld in het vierde lid noodzakelijk acht, geeft hiervan kennis aan de betrokken minister van het andere land die de loodsdienst in zijn bevoegdheid heeft, met vermelding van de datum met ingang waarvan het 15 opeenvolgende officiële noteringen van de wisselkoers van de Nederlandse munt te Brussel wenst.

6. Door of namens de Vlaamse minister die de loodsdienst in zijn bevoegdheid heeft worden aan de Nederlandse minister die de loodsdienst in zijn bevoegdheid heeft de gevraagde 15 opeenvolgende officiële noteringen van de Nederlandse munt te Brussel meegedeeld. Daarbij wordt een voorstel gedaan inzake de te hanteren representatieve officieel genoteerde wisselkoers van de Nederlandse munt.

7. Na instemming door of namens de betrokken Nederlandse minister worden volgens de aldus overeengekomen nieuwe omrekenkoers de loodsgeldtarieven en de loodsvergoedingen in Belgische munt vastgesteld, met inachtneming van het bepaalde in het tweede lid.

8. De overeenkomstig het bepaalde in het zevende lid vastgestelde loodsgeldtarieven en loodsvergoedingen in Belgische munt worden van kracht met ingang van de eerste dag van de eerste maand volgend op die waarin publikatie daarvan in het Belgisch Staatsblad is geschied.

9. De betrokken Vlaamse minister draagt er zorg voor dat deze publikatie zo spoedig mogelijk na uitvoering van het bepaalde in het zesde lid plaatsvindt.

Artikel 26

De gezagvoerder verkrijgt slechts afrekening bij de betreffende dienst der invoerrechten en accijnzen en het schip wordt slechts uitgeklaard, indien hij een bewijs van betaling van de verschuldigde sommen of van storting van een voldoende waarborg daarvoor overlegt dan wel een door de ontvanger van de loodsgelden ondertekende verklaring, waaruit blijkt dat geen loodsgeld of loodsvergoedingen verschuldigd zijn.

Artikel 27

Vorderingen betreffende niet betaalde of ten onrechte geïnde loodsgelden en loodsvergoedingen verjaren na verloop van drie jaren, te rekenen van de datum waarop deze gelden verschuldigd waren of geïnd werden. De verjaring wordt gestuit op het moment dat een vordering wordt ingesteld.

HOOFDSTUK VI

Bijzondere bepalingen

Artikel 28

1. Ten aanzien van het niet nakomen van de verplichting gebruik te maken van de diensten van een loods, als bedoeld in artikel 9, eerste lid, gelden de strafmaatregelen, zoals die daartoe zijn of zullen worden vastgesteld bij wettelijk voorschrift in beide landen.

2. Uitsluitend de Belgische overheid is bevoegd tot vervolging en berechting van de gezagvoerder van een Scheldevaarder, inzake de overtreding van een strafmaatregel als bedoeld in het eerste lid, indien de overtreding uitsluitend is gepleegd op Belgisch grondgebied.

3. Uitsluitend de Nederlandse overheid is bevoegd tot vervolging en berechting van de gezagvoerder van een Scheldevaarder, inzake de overtreding van een strafmaatregel als bedoeld in het eerste lid, indien de overtreding uitsluitend is gepleegd op Nederlands grondgebied.

4. Indien een gezagvoerder van een Scheldevaarder de overtreding van een strafmaatregel als bedoeld in het eerste lid op zowel Belgisch als Nederlands grondgebied heeft gepleegd, is:

- a. uitsluitend de Belgische overheid bevoegd tot vervolging en berechting van de gezagvoerder, indien het een Scheldevaarder betreft onder Belgische vlag;
- b. uitsluitend de Nederlandse overheid bevoegd tot vervolging en berechting van de gezagvoerder, indien het een Scheldevaarder betreft onder Nederlandse vlag;
- c. de Belgische overheid bij voorrang bevoegd tot vervolging en berechting van de gezagvoerder, indien het een Scheldevaarder betreft onder een andere vlag dan genoemd onder a en b. Indien binnen een termijn van 6 maanden in België de procedure tot vervolging niet werd ingezet, zal vervolging en berechting door de Nederlandse overheid kunnen plaatsvinden.

5. Een overtreding als bedoeld in het eerste lid wordt beoordeeld volgens de wettelijke voorschriften van het land waarvan de overheid ingevolge het tweede tot en met vierde lid bevoegd is tot vervolging en berechting.

6. Er is een wederzijdse plicht tot het ter beschikking stellen van opsporingsgegevens en informatie over niet-vervolging en vonnissen.

7. Opsporings- en vervolgingshandelingen dienen tot zo weinig mogelijk vertraging voor het betrokken schip te leiden.

Artikel 29

1. Indien men niet is toegelaten tot de functie van loods overeenkomstig het bepaalde in artikel 6, en zich aanbiedt voor de uitoefening van deze functie of de uitvoering van deze taak, gelden de strafmaatregelen zoals vastgesteld bij wettelijk voorschrift in het betrokken land.

2. Een overtreding als bedoeld in het eerste lid wordt beoordeeld volgens de wetten van het land waar de overtreding heeft plaatsgevonden.

Artikel 30

In het geval scharte wordt veroorzaakt bij de uitoefening van de loodsdienst op grond van dit reglement, gelden, ten aanzien van de aansprakelijkheid van de bij de uitoefening van de loodsdienst betrokken personen, de regels van het recht van het land waarin de hoofdzetel is gevestigd van de loodsdienst waartoe de betrokkene behoort.

HOOFDSTUK VII

Gemeenschappelijk toezicht

Artikel 31

1. Het gemeenschappelijk toezicht wordt door de daarmee belaste commissarissen gezamenlijk of afzonderlijk uitgeoefend volgens het bepaalde in dit hoofdstuk, en heeft betrekking op:

- a. alle objecten die dienen voor de bevordering van de veiligheid en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer, het behoud van de vaargeulen, het functioneren van die objecten en op de loodsdiensten op de Schelde en haar mondingen;
- b. de loodsdiensten op het kanaal van Gent naar Terneuzen.

2. De Vlaamse en de Nederlandse regering benoemen ieder twee met het gemeenschappelijk toezicht belaste commissarissen. Benoeming en ontslag vinden plaats op de wijze die de Vlaamse onderscheidenlijk de Nederlandse regering bepaalt.

Artikel 32

1. De commissarissen zullen ten minste één maal per drie maanden bijeenkomen, beurtelings in België en in Nederland. Deze bijeenkomsten zullen op in onderling overleg te bepalen dagen worden gehouden.

2. Deze bijeenkomsten hebben onder meer tot doel de algemene inspectie van hetgeen het gemeenschappelijk toezicht als bedoeld in artikel 31 betreft.

3. In deze bijeenkomsten zullen de commissarissen gezamenlijk de maatregelen vaststellen die krachtens dit reglement dan wel andere overeenkomsten tussen beide landen tot hun bevoegdheden behoren.

4. De commissarissen informeren de loodsdiensten over alle regelingen die zij ingevolge dit reglement vaststellen en over alle besluiten die zij ingevolge dit reglement of de krachtens dit reglement vastgestelde regelingen nemen, voor zover deze besluiten betrekking hebben op de loodsdiensten.

Artikel 33

1. De commissarissen zullen bij hun inspecties in het bijzonder nauwlettend toezien op de noodzaak of, als gevolg van veranderingen in de vaarwateren of de scheepvaart, wijzigingen moeten worden aangebracht in de voorzieningen, inrichtingen en diensten die in beide landen zijn getroffen op grond van de wederzijds: verplichtingen met betrekking tot de vaarwateren

van de Schelde en haar mondingen. Mede ten behoeve hiervan zorgen de Vlaamse en de Nederlandse regering dat de vaarwateren van de Schelde en haar mondingen regelmatig worden gepeild, teneinde het verloop daarvan en optredende veranderingen steeds zoveel mogelijk bekend te houden.

2. Van de bijeenkomsten als bedoeld in artikel 32 wordt proces-verbaal opgemaakt. Daarin kunnen voorstellen met betrekking tot de hierboven genoemde wijzigingen worden opgenomen. De zienswijze van de commissarissen wordt desverlangd in het proces-verbaal opgenomen.

3. De commissarissen zullen de resultaten van hun afzonderlijke inspecties aan elkaar toezenden en, indien nodig, bijeenkomen om maatregelen te treffen of voorstellen te doen aan de Vlaamse onderscheidenlijk de Nederlandse regering.

Artikel 34

1. Het gemeenschappelijk toezicht op de loodsdiensten strekt zich niet verder uit dan tot de werkelijke dienst van de loodsen. Dit toezicht heeft tot doel zich ervan te verzekeren, dat de wederzijdse loodsdiensten hun verplichtingen vervullen, overeenkomstig de daarvoor gegeven voorschriften.

2. Indien de commissarissen afzonderlijk kennis nemen van het niet nakomen van de verplichtingen van een loods van het andere land zullen zij daarvan de commissarissen van dat andere land in kennis stellen en de eventuele gegevens verstrekken die op die overtreding betrekking hebben.

Artikel 35

1. In geval van een aanvaring, een schadevaring, een stranding of schipbreuk van een schip, dan wel van een daarmee vergelijkbare gebeurtenis

op de Schelde en haar mondingen kunnen de commissarissen, zo mogelijk gezamenlijk, een onderzoek instellen of doen instellen naar de omstandigheden en oorzaken ter zake en daarvan proces-verbaal opmaken.

2. De loodsdiensten verstrekken alle voor het onderzoek benodigde inlichtingen en medewerking. Deze inlichtingen mogen uitsluitend dienen voor intern administratief gebruik.

Artikel 36

Het vaartuig waarop de commissarissen zich bevinden voert een onderscheidingsteken en is vrij van alle toezicht en controle.

Artikel 37

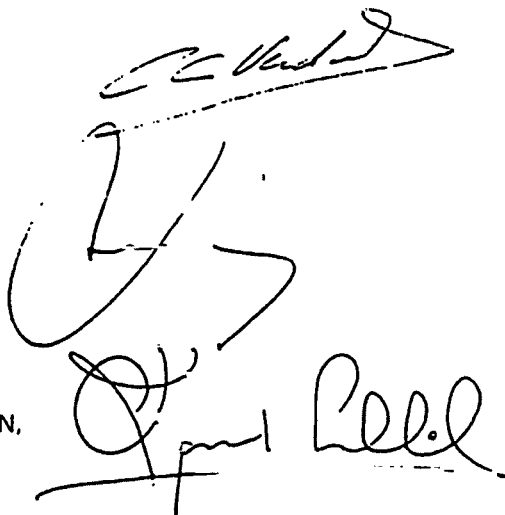
De commissarissen zullen elkaar alle medewerking verlenen om gezamenlijk of afzonderlijk hun taken zo goed mogelijk te kunnen uitvoeren.

Gezien om te worden gevoegd bij het Verdrag,

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK BELGIË,

VOOR DE VLAAMSE REGERING,

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,



[TRANSLATION - TRADUCTION]

TREATY BETWEEN THE KINGDOM OF BELGIUM, THE FLEMISH REGION AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS REVISING THE REGULATIONS FOR THE IMPLEMENTATION OF ARTICLE IX OF THE TREATY OF 19 APRIL 1839 AND OF CHAPTER II, SECTIONS I AND 2, OF THE TREATY OF 5 NOVEMBER 1842, AS AMENDED, IN RESPECT OF PILOTAGE AND JOINT SUPERVISION (SCHELDT REGULATIONS)

The Government of the Kingdom of Belgium and the Flemish Government, on the one hand,

and

the Government of the Kingdom of the Netherlands, on the other hand,

Considering that the increase of sea and river traffic on the West Scheldt and on the Terneuzen-Ghent Canal has made it desirable to amend the Regulations of 20 May 1843 for the implementation of article IX of the Treaty of 19 April 1839 and of chapter II, sections 1 and 2, of the Treaty of 5 November 1842, as amended, in respect of pilotage and joint supervision,

Have agreed as follows:

Article 1

The Regulations of 20 May 1843 for the implementation of article IX of the Treaty of 19 April 1839 and of chapter II, sections 1 and 2, of the Treaty of 5 November 1842, as amended, shall be replaced by the Regulations annexed to the present Treaty, hereinafter referred to as the Scheldt Regulations.

Article 2

This Treaty and the Scheldt Regulations annexed hereto may be amended by the Contracting Parties by common accord.

Article 3

This Treaty shall enter into force on the first day of the third month following the date on which the Contracting Parties have notified each other of the completion of the necessary constitutional formalities in their respective countries.

In witness whereof the undersigned, duly authorized for this purpose, have signed this Treaty.

Done in Middelburg on 11 January 1995 in three original copies.

For the Government of the Kingdom of Belgium,

For the Flemish Government,

For the Government of the Kingdom of the Netherlands,

ANNEX TO THE TREATY BETWEEN THE KINGDOM OF BELGIUM, THE FLEMISH REGION AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS REVISING THE REGULATIONS FOR THE IMPLEMENTATION OF ARTICLE IX OF THE TREATY OF 19 APRIL 1839 AND OF CHAPTER II, SECTIONS 1 AND 2, OF THE TREATY OF 5 NOVEMBER 1842, AS AMENDED, IN RELATION TO PILOTAGE AND JOINT SUPERVISION

SCHELDT REGULATIONS

CHAPTER I. DEFINITIONS

Article 1

For the purposes of these Regulations and the executive orders relating thereto, the following terms shall mean:

I. Scheldevaarder

Any vessel navigating on the Scheldt or its estuaries or on the Terneuzen-Ghent Canal, provided that it does not have as its departure point or destination either a port or an anchorage or mooring point located in the Netherlands part of these waters, or

Any vessel navigating on the Scheldt or its estuaries or on the Terneuzen-Ghent Canal which stops over at a port or at an anchorage or mooring point located in the Netherlands part of these waters:

(a) To lighten its cargo or take on more cargo, but only if this operation is necessary, in view of the vessel's draught, to ensure the safety of its passage from or to Belgium, or

(b) Without intending to carry on an economic activity there;

with the exception of vessels whose departure point and destination are located on the Belgian section of the Scheldt or its estuaries or on the Terneuzen-Ghent Canal and which do not cross the Belgian/Netherlands frontier on their route;

2. Competent authority:

The official appointed by common accord by the Flemish minister and the Netherlands minister responsible for pilotage services;

3. Pilotage duty:

Sum charged in reimbursement of the cost of the services of a pilot and of the other costs connected with individual services rendered to the captain;

4. Pilotage fee:

Sum charged in reimbursement of the costs connected with the services of a pilot;

5. Pilotage:

The services provided by a pilot of the Flemish pilotage service or of the Netherlands pilotage service, either on board the vessel concerned or on shore or on board another vessel;

6. The commissioners:

The commissioners responsible for the joint supervision referred to in article 31.

Article 2

The commissioners shall define explicitly the meaning of the terms:

- (a) To lighten its cargo or take on more cargo, as used in article 1, paragraph 1 (a);
- (b) An economic activity, as used in article 1, paragraph 1 (b).

CHAPTER II. PILOTAGE SERVICES

Article 3

1. The Flemish pilotage services and the Netherlands pilotage services shall be free to establish themselves along the Scheldt and its estuaries and along the Terneuzen-Ghent Canal. The two Governments shall render to each other all the cooperation necessary for the establishment of these services.

2. The Flemish Government and the Netherlands Government shall notify each other, through the commissioners, of the establishments referred to in paragraph 1.

3. The Flemish Government and the Netherlands Government shall adopt the necessary measures to ensure the effective provision of the pilotage services of the Flemish and Netherlands pilotage services and shall render to each other all necessary cooperation in this matter.

Article 4

1. The pilotage of Scheldevaarders shall be shared between the Flemish and Netherlands pilotage services in such a way that 72.5 per cent of all pilotage services are provided by pilots of the Flemish service and 27.5 per cent by pilots of the Netherlands service. This distribution shall not apply to pilotage performed exclusively by a pilot located on shore.

2. The commissioners shall establish the rules governing the determination of pilotage services and the modalities for the effective application of the provisions of paragraph 1 of this article.

3. If the pilotage services referred to in paragraph 1 of this article which should be provided by pilots of one of the two countries cannot be provided by those pilots, they shall be provided as far as possible by pilots of the other country. The distribution specified in paragraph 1 shall not apply to these services.

4. By waiver of the distribution specified in paragraph 1, the pilotage of a Scheldevaarder which, having departed from a Belgian port or from an anchorage or mooring point located on the Belgian section of the Terneuzen-Ghent Canal, is heading for Antwerp or an upstream port, or which is making the same trip in the reverse direction, shall be furnished exclusively by pilots of the Flemish pilotage services, provided that the pilotage is not furnished from on shore.

5. The pilotage of a vessel which, having departed from a Belgian port or from an anchorage or mooring point located in the Belgian section of the Terneuzen-Ghent Canal or on the Scheldt, is heading for a Netherlands port located on the Scheldt, or which is making the same trip in the reverse direction, shall be furnished exclusively by pilots of the Netherlands pilotage services, provided that the pilotage is not furnished from on shore.

Article 5

1. Of the total revenues accruing from the pilotage duties charged to Scheldevaarders, 72.5 per cent shall go to the Flemish Region and 27.5 per cent to the State of the Netherlands; however, in the case of revenues accruing exclusively from the duties charged for pilotage services furnished from on shore, 80 per cent shall go the Flemish Region and 20 per cent to the State of the Netherlands.

2. Of the total revenues distributed in the proportion specified in paragraph 1 of this article, the pilotage duties charged for the pilotage services referred to in article 4, paragraph 3, shall be reimbursed by the country under whose authority the pilotage service which received the services in question operates to the country under whose authority the pilotage service which actually provided the services operates.

3. The pilotage duties accruing from the pilotage services referred to in article 4, paragraphs 4 and 5, shall go to the country to which the pilotage service which actually provided the services belongs.

4. Pilotage fees shall accrue to the country to which the pilotage service which actually provided the services belongs.

5. Pilotage duties and fees shall be charged by the authority or by the agency designated for this purpose by legislation of the country concerned. Distinctions may be made between the various components of pilotage duties.

6. The commissioners shall establish specific rules governing the collection and the modalities of payment of pilotage duties and fees, as well as mechanisms for reimbursement of duties collected.

Article 6

Without prejudice to the provisions of these Regulations or to provisions adopted pursuant to these Regulations, the conditions governing admission to the profession of pilot, the powers of a pilot in the exercise of his profession, and the obligations stemming therefrom shall be the conditions specified in the legislation in force in the country where the registered office of the pilotage service in question is located.

Article 7

1. Vessels used for the provision of pilotage services shall be exempt from all port and other charges, regardless of their denomination, to which shipping is subject in the two countries.

2. Neither the Flemish Government nor the Netherlands Government shall require the deposit of a security in the event of damage caused by such vessels.

3. These vessels may sail up or down the waterways referred to in article 1, paragraph 1, without any restriction.

4. The vessels of the various pilotage services shall be recognizable as such and shall fly their national flag.

Article 8

1. The Flemish and Netherlands pilotage services shall be empowered to import into their respective head offices any goods required for the equipment of their pilotage services. Such imports shall be exempt from all customs or other duties.

2. The provisions of paragraph 1 of this article shall also apply, *mutatis mutandis*, to all goods intended for use in the devices referred to in article 31, paragraph 1.

CHAPTER III. PILOTAGE

Article 9

1. All Scheldevaarder captains shall be required to use the services of a pilot belonging to the Flemish or Netherlands pilotage services.

2. A waiver of the obligation set out in paragraph 1 may be granted:

(a) When the vessel belongs to one of the categories of Scheldevaarder specified by common accord by the Flemish minister and the Netherlands minister responsible for pilotage services;

(b) When the captain or any competent officer who is effectively directing the navigational manoeuvres satisfies the requirements fixed by common accord for the trip for which a waiver is requested by the Flemish and Netherlands ministers responsible for pilotage services.

3. The commissioners may establish rules governing the choice of the authority or the agency responsible for conducting the examinations of the captains and officers referred to in paragraph 2 (b) of this article, as well as the conditions regulating such examinations and the remuneration resulting therefrom.

4. The commissioners may grant waivers of the obligation set out in paragraph 1.

Certain conditions may be attached to such waivers. The commissioners may delegate this function to the competent authority and establish rules governing this matter.

5. For the purposes of paragraphs 2 and 4 of this article, the obligations set out in article 18, paragraph 2, shall be taken into consideration.

Article 10

1. A pilot who goes on board a vessel shall advise the captain on the navigation of the vessel and shall carry out all the mental and manual navigational operations which are deemed useful or necessary by the captain or, as appropriate, are tacitly authorized by him.

2. If the weather conditions, circumstances connected with the nature or the equipment of the vessel to be piloted, or any other exceptional circumstance arising from causes external to the normal performance of pilotage services prevent a pilot from going on board a vessel, the pilot, by derogation from the provisions of paragraph 1 of this article, shall give his advice from another vessel or from on shore.

3. The commissioners may specify the circumstances and the cases which justify recourse to the advice of a pilot located on board another vessel or on shore, as well as the procedures to be followed and the facilities from which remote pilotage must be conducted.

4. When designating the facilities from which remote pilotage must be conducted, the commissioners may at the same time determine the pilotage service or services to which the pilots assigned to each of these facilities must belong. The commissioners may delegate to the competent authorities the necessary power to vary, by common accord, the distribution thus established.

Article 11

1. It may happen that in some cases or circumstances and in accordance with modalities to be established by the commissioners,

(a) A captain whose pilotage obligations have been waived under article 9, paragraph 2, shall nevertheless be required by the competent authority to use the services of a pilot;

(b) A captain shall be required, where pilotage is concerned, to comply with the instructions of the competent authority with regard to:

(i) Use of the services of more than one pilot;

(ii) Use of the services of a pilot located on board another vessel or on shore.

2. For the purposes of paragraph 1 of this article, the concerns referred to in article 18, paragraph 2, shall be taken into consideration.

CHAPTER IV. OBLIGATIONS OF PILOTS AND CAPTAINS

Article 12

1. Pilots and the personnel of pilotage services shall refrain from any act likely to hinder the implementation of these Regulations or the performance of their respective duties.

2. They shall render each other aid and assistance whenever common sense appears to require it.

Article 13

1. Any captain of a Scheldevaarder who wishes to use the services of a pilot at one of the pilotage stations located outside the mouth of the Scheldt shall report with adequate notice the probable time of his arrival at that station, where a pilot shall be assigned to him in the order prescribed by rules to be established by the commissioners.

2. Without prejudice to the provisions of paragraph 1 of this article, when approaching the pilotage station the captain shall make his wish to use the services of a pilot known by means of the identification signals of the International Code of Signals.

3. When a pilot is on board, a vessel shall fly the flag which the Code prescribes in this connection.

Article 14.

Any captain of a Scheldevaarder who wishes to use the services of a pilot for leaving a port or an anchorage or mooring point shall be required to announce the probable time (ETD) of his departure in the manner to be established by the commissioners.

Article 15

1. Pilots shall be required to be aware of all the information which they need for the services to be provided to the vessel in question, in order to be able to carry out the navigational manoeuvres in accordance with good maritime practice; they must also be aware of the information required under the legislation of the two countries.

2. Captains shall be required to make the information referred to in paragraph 1 available to their pilots.

3. The commissioners may establish requirements concerning the nature of the information referred to in paragraph 1, the manner in which it must be furnished by the captain, and the administrative procedures to which it is subject.

4. The Flemish and Netherlands Governments shall keep the pilotage services of the two countries informed of the content of the legislation referred to in paragraph 1 of this article and of any changes thereto.

Article 16.

For the purposes of performing their functions, pilots shall be equipped with the means of communication and navigation prescribed by the commissioners and they shall comply with the commissioners' instructions with respect to the use of such equipment.

Article 17

1. A pilot piloting a vessel shall be required, when approaching the place where he is to be replaced by another pilot, to signal his approach in good time and in the prescribed

manner, in order to enable the pilot who is to take over to prepare himself and thus avoid any delay to the vessel.

2. The pilot on board shall facilitate the boarding of the colleague who has come to replace him.

3. The hand-over shall take place on the vessel's bridge.

Article 18

1. A pilot shall be required to inform the competent authority immediately, if possible by mariphone, of any defect noted by him with respect to the vessel which he is piloting that would be likely to impair the safety of shipping.

2. He shall also be required to report any incident constituting a violation of the legislation applying to the waterway in question designed to;

(a) Ensure the safety and free flow of shipping;

(b) Maintain the waterways in a good condition and ensure their navigability;

(c) Prevent or limit the damage by shipping of waterways, banks or sea walls, or installations located in or above waterways;

(d) Protect the environment.

3. If a pilot notices that a maritime signalling device is defective, he shall immediately inform the competent authority, if possible by mariphone.

4. The commissioners may establish rules concerning the drafting by pilots of written reports on any incident which has or might have resulted in damage and on their transmission to the competent authority. Such reports shall be intended exclusively for internal administrative use.

Article 19

A pilot shall not leave a vessel which he is piloting before it has reached the place to which he is supposed to bring it.

Article 20

A captain shall be required to provide accommodation and meals for his pilot free of charge for as long as he is on board, and to do everything possible to enable the pilot to carry out his duties in the best possible conditions.

Article 21

The commissioners may establish rules on:

1. The obligation of the captain to complete and sign the pilotage certificate;

2. The information which must appear on the pilotage certificate;

3. The use to be made of the pilotage certificate as far as the pilot's services are concerned.

Article 22

The captain and the pilot shall be required to comply with the rules applicable to them in respect of the prevention of contagious diseases.

CHAPTER V. PILOTAGE DUTIES AND FEES

Article 23

1. The captain of a Scheldevaarder who is subject to the obligation to use the services of a pilot shall be required to pay pilotage duties.

2. The obligation referred to in paragraph 1 of this article shall also apply to captains enjoying waivers under the provisions of article 9, paragraph 2 (b).

3. In some cases, specified in the rules established under article 24, paragraph 1, captains shall also be required to pay pilotage fees.

4. Captains who, without being obliged to do so, nevertheless use the services of a pilot shall be required to pay pilotage duties and, in some cases, pilotage fees.

5. In certain specific cases to be determined by themselves the commissioners may grant or cause to be granted to the captain of a vessel a full or partial waiver of the pilotage duties or fees chargeable to him under paragraph 1 or 2 of this article.

Article 24

1. The Flemish minister and the Netherlands minister responsible for pilotage services shall issue orders by common accord establishing the rates of pilotage duties and fees and the rules applicable thereto.

2. A surety, provided for in the orders referred to in paragraph 1 or pursuant thereto, may be required as a guarantee of payment of pilotage duties or fees.

Article 25

1. The tariffs of the pilotage duties and fees shall be fixed in the currency of the Netherlands.

2. The tariffs of the pilotage duties and fees in the Belgian currency shall be calculated by conversion of the tariffs of the pilotage duties and fees established in accordance with article 24, paragraph 1, at the exchange rate of the Netherlands currency. This exchange rate shall be based on the average of 15 successive official quotations of the Netherlands currency in Brussels during the period directly preceding the conversion.

3. The amounts obtained in this way shall be rounded up to the nearest 10 if the last digit is equal to or greater than 5 or down to the nearest 10 if the last digit is smaller than 5.

4. If the official quotation of the exchange rate of the Netherlands currency in Brussels varies by more than 1.5 per cent from the exchange rate which is being applied, the tariffs of the pilotage duties and fees in the Belgian currency shall be adjusted.

5. The country which considers that an adjustment pursuant to paragraph 4 is required shall so notify the minister responsible for pilotage services in the other country, specifying the date from which it wishes 15 successive quotations of the exchange rate of the Netherlands currency to be recorded.

6. The Flemish minister responsible for pilotage services or another agency or person acting on his behalf shall communicate the 15 successive official quotations mentioned above to the Netherlands minister responsible for pilotage services and propose to him an official, representative, exchange rate of the Netherlands currency to be applied in the determination of the pilotage tariffs.

7. After approval of the proposed representative exchange rate by the Netherlands minister in question, or on his behalf, the tariffs of the pilotage duties and fees shall be determined in the Belgian currency on the basis of the new rate and in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article.

8. The tariffs of the pilotage duties and fees in the Belgian currency fixed in accordance with paragraph 7 of this article shall come into force on the first day of the first month following the date of their publication in the Belgian *Moniteur*.

9. The Flemish minister in question shall ensure that these tariffs are published as soon as possible following the completion of the procedure set out in paragraph 6 of this article.

Article 26

A captain shall obtain the receipt to be issued by the customs and excise service in question and the clearance certificate for his vessel only on presentation of proof of payment of the sums due or of the deposit of a sufficient surety to cover them or on presentation of a statement signed by the recipient of the pilotage duties certifying that no further pilotage duty is owed.

Article 27

Unpaid or wrongly paid amounts of pilotage duties or fees shall be subject to a statute of limitation of three years from the day on which they were due or were paid. The period of limitation shall be suspended by any action for recovery.

CHAPTER VI. SPECIAL PROVISIONS

Article 28

1. Failure to comply with the obligation to use the services of a pilot set out in article 9, paragraph 1, shall entail the application of the criminal sanctions provided for or which may be provided for in the legislation of each of the two countries.

2. The Belgian authorities alone shall be competent to prosecute and try the captain of a Scheldevaarder for any offence covered by paragraph 1 of this article if the offence is committed exclusively in Belgian territory.

3. The Netherlands authorities alone shall be competent to prosecute and try the captain of a Scheldevaarder for any offence covered by paragraph 1 of this article if the offence is committed exclusively in Netherlands territory.

4. If the captain of a Scheldevaarder commits an offence covered by paragraph 1 of this article in both Belgian and Netherlands territory:

(a) The Belgian authorities alone shall have jurisdiction to prosecute and try the captain of a Scheldevaarder sailing under the Belgian flag;

(b) The Netherlands authorities alone shall have jurisdiction to prosecute and try the captain of a Scheldevaarder sailing under the Netherlands flag;

(c) Original jurisdiction for prosecuting and trying the captain of a Scheldevaarder sailing under a flag other than the ones referred to in subparagraphs 4 (a) and (b) of this article shall rest with the Belgian authorities. If no proceedings have been instituted in Belgium within a time limit of six months, the Netherlands authorities may take the place of the Belgian authorities.

5. All offences covered by paragraph 1 of this article shall be tried in accordance with the legislation of the country whose authorities have jurisdiction pursuant to paragraphs 2 to 4 of this article.

6. The two countries shall undertake to communicate to each other all information resulting from investigations or relating to cases tried or discontinued.

7. Investigation and prosecution procedures shall be conducted with the least possible delay for the vessel concerned.

Article 29

1. Any person who has not qualified as a pilot in accordance with the provisions of article 6 of this Treaty and who offers his services to perform the functions of a pilot or carry out pilotage duties shall be liable to the penalties prescribed by law in the country concerned.

2. The offence referred to in paragraph 1 shall be tried in accordance with the laws of the country in whose territory it is committed.

Article 30

With regard to damage caused in the provision of pilotage services under these Regulations, the civil liability of the persons involved in the provision of the pilotage functions shall be determined in accordance with the rules of law of the country in whose territory the registered office of the pilotage service to which the person concerned belongs is located.

CHAPTER VII. JOINT SUPERVISION

Article 31

1. Joint supervision shall be exercised jointly or separately by the commissioners to which this function has been assigned in accordance with the provisions of this article; it shall relate to:

(a) All devices designed to enhance the security and free flow of shipping and the preservation of channels, the operation of these devices, and pilotage services on the Scheldt and its estuaries;

(b) Pilotage services on the Terneuzen-Ghent Canal;

2. The Flemish Government and the Netherlands Government shall each appoint two commissioners responsible for joint supervision. The procedures for the appointment and dismissal of these officials shall be determined by the Government of the country to which they belong.

Article 32

1. The commissioners shall meet at least every three months, alternately in Belgium and the Netherlands. The dates of these meetings shall be fixed by common accord.

2. The purpose of these meetings shall be, *inter alia*, to conduct a general examination of all matters of joint supervision within the meaning of article 31.

3. The commissioners shall take joint decisions at these meetings on measures falling within their competence under these Regulations or under other agreements concluded between the two countries.

4. The commissioners shall keep the pilotage services informed of all the rules which they establish under these Regulations, as well as of all the decisions which they take under these Regulations or under rules established pursuant thereto, in so far as such decisions relate to pilotage services.

Article 33

1. During their tours of inspection the commissioners shall take particular care to determine whether any changes are needed - especially following any changes in the waterways or navigation - in the devices, installations and services established by the two countries pursuant to their mutual obligations concerning the navigable waters of the Scheldt and its estuaries. To this same end the Flemish Government and the Netherlands Government shall ensure that the navigable waters of the Scheldt and its estuaries are regularly sounded, in order to obtain as much information as possible about their configuration and any changes which have occurred.

2. The meetings referred to in article 32 shall be covered by records, which may include proposals on the changes mentioned in the preceding paragraph. If they so wish, the views of the commissioners may be included in these records.

3. The commissioners shall communicate to each other the findings of their individual inspections and shall meet, if necessary, to take action or to formulate proposals addressed to the Flemish Government and the Netherlands Government respectively.

Article 34

1. The joint supervision of pilotage services shall not extend to activities other than pilotage activities as such. The purpose of this supervision is to ensure that the pilotage services of the two parties fulfil their obligations in conformity with the relevant instructions.

2. If the commissioners of one country learn that a pilot of the other country has failed in his obligations, they shall inform the commissioners of the other country of that situation and shall supply them, when necessary, with details of the offence committed.

Article 35

1. In the event of collision, grounding or wrecking of a vessel, or of damage caused by a vessel, or of any other similar incident on the Scheldt or one of its estuaries, the commissioners may, jointly if possible, open, or cause to be opened, an investigation into the circumstances and causes of the incident and draw up a report on it.

2. The pilotage services shall supply all information relevant to the investigation and shall assist in it. Such information shall be intended exclusively for internal administrative use.

Article 36

Vessels carrying the commissioners shall display an identification mark and shall not be subject to any supervision or inspection.

Article 37

The commissioners shall assist each other with a view to improving the performance of their functions, jointly or separately.

Seen as annex to the Treaty

For the Government of the Kingdom of Belgium,

For the Flemish Government,

For the Government of the Kingdom of the Netherlands,

[TRANSLATION - TRADUCTION]¹

TRAITÉ ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE, LA RÉGION FLAMANDE
ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS PORTANT RÉVISION DU RÈGLE-
MENT SUR L'EXÉCUTION DE L'ARTICLE IX DU TRAITÉ DU 19 AVRIL
1839 ET DU CHAPITRE II, SECTIONS 1 ET 2, DU TRAITÉ DU 5 NOVEM-
BRE 1842, MODIFIÉS, RELATIF AU PILOTAGE ET À LA SURVEIL-
LANCE COMMUNE (RÈGLEMENT DE L'ESCAUT)

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement flamand, d'une part,
et

le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, d'autre part.

Considérant que le développement du trafic maritime et fluvial sur l'Escaut occidental
et sur le canal de Terneuzen à Gand a rendu souhaitable la révision du Règlement du 20 mai
1843 sur l'exécution de l'article IX du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, sections I
et 2, du Traité du 5 novembre 1842, modifiés, relatif au pilotage et à la surveillance com-
mune;

sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Le Règlement du 20 mai 1843 sur l'exécution de l'article IX du Traité du 19 avril 1839
et du Chapitre II, sections 1 et 2, du Traité du 5 novembre 1842, modifié, est remplacé par
le Règlement annexé au présent Traité, ci-après dénommé le Règlement de l'Escaut.

Article 2

Le présent Traité, ainsi que le Règlement de l'Escaut en annexe, pourront être modifiés
de commun accord par les Parties contractantes.

Article 3

Le présent Traité entrera en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la date
à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des
formalités constitutionnelles requises en la matière dans leur pays respectif.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Traité.

1. Translation supplied by the Government of Belgium - Traduction fournie par le Gouvernement belge.

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

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

Pour le Gouvernement flamand :

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

ANNEXE AU TRAITÉ ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE, LA RÉGION FLAMANDE ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS PORTANT RÉVISION DU RÈGLEMENT SUR L'EXÉCUTION DE L'ARTICLE IX DU TRAITÉ DU 19 AVRIL 1839 ET DU CHAPITRE II, SECTIONS 1 ET 2 DU TRAITÉ DU 5 NOVEMBRE 1842, MODIFIÉS, RELATIF AU PILOTAGE ET À LA SURVEILLANCE COMMUNE

Règlement de l'Escaut

Chapitre premier. Définitions

Article premier

Pour l'application du présent règlement et des arrêtés d'exécution y relatifs, on entend par :

1. Scheldevaarder :

Tout navire naviguant sur l'Escaut, dans ses embouchures ou sur le canal de Terneuzen à Gand, pour autant qu'il n'ait comme point de départ ou de destination ni un port, ni un poste de mouillage ou d'amarrage situé sur la partie néerlandaise de ces eaux, et

Tout navire naviguant sur l'Escaut, dans ses embouchures ou sur le canal de Terneuzen à Gand et qui fait escale dans un port, un poste de mouillage ou d'amarrage situé sur la partie néerlandaise de ces eaux :

a. pour alléger ou compléter sa cargaison et ce, uniquement si cette opération s'avère nécessaire, eu égard au tirant d'eau, pour garantir la sécurité de sa marche à partir de la Belgique ou vers ce pays, ou

b. sans avoir pour but d'y exercer une activité économique; à l'exception des navires dont le point de départ comme la destination sont situés sur le tronçon belge de l'Escaut, de ses embouchures ou du canal de Terneuzen à Gand, et qui ne traversent pas la frontière Belgique/Pays-Bas en cours de trajet;

2. autorité compétente :

le fonctionnaire désigné de commun accord par le ministre flamand et le ministre néerlandais ayant les services de pilotage dans leurs attributions;

3. droit de pilotage :

somme perçue en rémunération des services d'un pilote et en remboursement d'autres frais liés aux services individuels rendus au capitaine;

4. indemnité de pilotage :

somme perçue en remboursement des dépenses liées aux services d'un pilote;

5. prestation de pilotage :

les services assurés par un pilote du service de pilotage flamand ou du service de pilotage néerlandais, qu'il se trouve à bord du navire concerné, à terre ou à bord d'un autre navire;

6. les commissaires :

chargés de la surveillance comme visée à l'article 31.

Article 2

Les commissaires définiront de manière explicite ce qu'il faut entendre par :

- a. alléger ou compléter sa cargaison, aux termes de l'article 1, paragraphe 1, point a.;
- b. une activité économique aux termes de l'article 1, paragraphe 1, point b.;

Chapitre II. Services de pilotage

Article 3

1. Les services de pilotage flamands et les services de pilotage néerlandais sont libres de s'établir le long de l'Escaut et de ses embouchures, ainsi que le long du canal de Terneuzen à Gand. Les deux gouvernements se fourniront réciproquement toute la coopération requise pour l'établissement de ces services.

2. Le gouvernement flamand et le gouvernement néerlandais se notifieront réciproquement, par l'intermédiaire des commissaires, les établissements visés au paragraphe 1.

3. Les gouvernements flamand et néerlandais prendront les mesures nécessaires pour garantir l'accomplissement effectif des services de pilotage assurés par les services de pilotage flamand et néerlandais et se fourniront réciproquement toute la coopération requise dans ce domaine.

Article 4

1. Le pilotage des Scheldevaarders sera réparti entre les services de pilotage flamands et néerlandais de manière à ce que, sur l'ensemble des prestations de pilotage, 72,5 % soient effectuées par des pilotes des services de pilotage flamands et 27,5 % par des pilotes des services de pilotage néerlandais. Cette répartition ne s'applique pas aux prestations liées exclusivement au pilotage par un pilote se trouvant à terre.

2. Les commissaires arrêteront les règles régissant la détermination des prestations de pilotage et des modalités en vue de l'exécution efficace des dispositions du paragraphe 1 du présent article.

3. Lorsque des prestations de pilotage aux termes du paragraphe 1 du présent article, qui doivent être assurées par les pilotes de l'un des deux pays, ne peuvent l'être par ceux-ci, elles seront assurées, dans la mesure du possible, par les pilotes de l'autre pays. La répartition prévue au paragraphe 1 ne s'appliquera pas à ces prestations.

4. Par dérogation à la répartition prévue au paragraphe 1, le pilotage d'un Scheldevaarder qui, au départ d'un port belge ou d'un poste de mouillage ou d'amarrage situé sur le tronçon belge du canal de Terneuzen à Gand, fait route vers Anvers ou vers un port en amont, ou qui accomplit le même trajet en sens inverse, s'il ne s'effectue pas à partir de la terre, sera exclusivement assuré par des pilotes des services de pilotage flamands.

5. Le pilotage d'un navire qui, au départ d'un port belge ou d'un poste de mouillage ou d'amarrage belges situé sur le canal de Terneuzen à Gand ou sur l'Escaut, fait route vers un port néerlandais situé sur l'Escaut ou sur le canal de Terneuzen à Gand, ou qui accomplit le même trajet en sens inverse, s'il ne s'effectue pas à partir de la terre, sera exclusivement assuré par des pilotes des services de pilotage néerlandais.

Article 5

1. Sur l'ensemble des recettes provenant des droits de pilotage perçus auprès des Scheldevaarders, 72,5 % reviendront à la Région flamande et 27,5 % à l'État des Pays-Bas; toutefois, pour ce qui concerne les recettes provenant exclusivement des droits perçus pour services de pilotage à partir de la terre, la part revenant à la Région flamande sera de 80 % et la part revenant à l'État des Pays-Bas, de 20 %.

2. Sur la totalité des recettes réparties selon la clé de répartition prévue au paragraphe 1 du présent article, les droits de pilotage perçus en vertu des prestations de pilotage visées à l'article 4, paragraphe 3 seront remboursés par le pays à l'autorité duquel ressortit le service de pilotage qui a bénéficié des prestations concernées au pays à l'autorité duquel ressortit le service de pilotage qui a effectivement assuré lesdites prestations.

3. Les droits de pilotage provenant des prestations de pilotage visées à l'article 4, paragraphes 4 et 5, reviennent au pays dont relève le service de pilotage qui a assuré lesdites prestations.

4. Les indemnités de pilotage reviennent au pays dont relève le service de pilotage qui a effectivement assuré les prestations de pilotage concernées.

5. Les droits et indemnités de pilotage seront perçus par l'autorité ou par l'organisme désigné à cet effet, par une disposition légale du pays concerné. Cette désignation pourra faire apparaître une distinction entre les différentes composantes des droits de pilotage.

6. Les commissaires établiront des règles spécifiques régissant la perception et les modalités de paiement des droits et indemnités de pilotage, ainsi que les mécanismes de compensation des droits perçus.

Article 6

Sans préjudice des dispositions du présent Règlement ou des dispositions fixées en vertu de celui-ci, les conditions pour être admis à la fonction de pilote, les compétences d'un pilote dans l'exercice de sa profession et les obligations qui en découlent, seront celles prévues par les prescriptions légales en vigueur dans le pays où est établi le siège principal du service de pilotage concerné.

Article 7

1. Les bâtiments utilisés pour assurer les services de pilotage seront exemptés de tous droits portuaires et autres, quelle qu'en soit la dénomination, auxquels est soumise la navigation dans les deux pays.

2. Ni le Gouvernement flamand, ni le Gouvernement néerlandais n'exigeront de cautionnement en cas de dommages causés par ces bâtiments.

3. Ces bâtiments pourront, sans aucune restriction, descendre ou remonter les cours d'eau visés à l'article 1, point 1).

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

Article 8

1. Les services de pilotage flamands et néerlandais auront la faculté d'importer dans leurs sièges respectifs toutes marchandises nécessaires à l'équipement des services de pilotage. Ces importations seront exonérées de tous droits de douane ou autres.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article seront également d'application, mutatis mutandis, pour toutes marchandises destinées aux dispositifs visés à l'article 31, paragraphe 1.

Chapitre III. Le pilotage

Article 9

1. Tout capitaine d'un Scheldevaarder est tenu de recourir aux services d'un pilote appartenant aux services de pilotage flamands ou néerlandais.

2. Dispense de l'obligation visée au paragraphe 1 peut être accordée :

a. lorsque le navire appartient à l'une des catégories de Scheldevaarders spécifiées de commun accord par le ministre flamand et le ministre néerlandais qui ont les services de pilotage dans leurs attributions.

b. lorsque le capitaine ou tout officier compétent, qui dirige effectivement les manoeuvres de navigation satisfait aux exigences fixées de commun accord, pour le trajet faisant l'objet de la demande de dispense, par les ministres flamand et néerlandais ayant les services de pilotage dans leurs attributions.

3. Les commissaires pourront établir les règles régissant le choix de l'autorité ou de l'organisme chargé de faire passer les examens aux capitaines et officiers visés au paragraphe 2, point b du présent article, ainsi que les conditions régissant cet examen et la rémunération à laquelle il donnera lieu.

4. Les commissaires peuvent accorder dispense de l'obligation visée au paragraphe 1.

Cette dispense sera éventuellement assortie de certaines conditions. Les commissaires pourront déléguer cette attribution à l'autorité compétente et établir des règles en la matière.

5. On tiendra compte, pour l'application des paragraphes 2 et 4 du présent article, des obligations prévues par l'article 18, paragraphe 2.

Article 10

1. Le pilote qui monte à bord conseillera le capitaine sur la marche du navire et exécutera toutes les opérations intellectuelles et manuelles liées à la navigation qui sont jugées utiles ou nécessaires par le capitaine ou, le cas échéant, tacitement autorisées par lui.

2. Lorsque les conditions météorologiques, certaines circonstances liées à la nature ou à l'équipement du navire à piloter ou toute autre circonstance exceptionnelle découlant de causes étrangères à l'exercice normal des services de pilotage, empêchent un pilote de monter à bord d'un navire, le pilote, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, donnera ses avis à partir d'un autre navire ou à partir de la terre.

3. Les commissaires pourront spécifier les circonstances et les cas justifiant le recours aux avis d'un pilote se trouvant à bord d'un autre navire ou à terre, ainsi que la manière de procéder et les emplacements d'où le pilotage à distance doit être opéré.

4. Les commissaires, en désignant les emplacements à partir desquels le pilotage à distance devra avoir lieu, pourront en même temps déterminer à quel service de pilotage ou services de pilotage les pilotes désignés pour chacun de ces emplacements sont tenus d'appartenir. Les commissaires pourront déléguer aux autorités compétentes la compétence nécessaire pour déroger, de commun accord, à la répartition ainsi fixée.

Article 11

1. Il peut arriver que dans certains cas ou dans certaines circonstances et selon des modalités à spécifier par les commissaires :

a. un capitaine dispensé en vertu de l'article 9, paragraphe 2 de ses obligations en matière de pilotage, soit néanmoins obligé par l'autorité compétente de recourir aux services d'un pilote;

b. un capitaine soit tenu, en matière de pilotage, de se conformer aux instructions de l'autorité compétente en ce qui concerne :

i. le recours aux services de plus d'un pilote;

ii. le recours aux services d'un pilote se trouvant à bord d'un autre navire ou à terre.

2. On tiendra compte, pour l'application du paragraphe 1 du présent article, des intérêts visés à l'article 18, paragraphe 2.

Chapitre IV. Obligations des pilotes et des capitaines

Article 12

1. Les pilotes ainsi que le personnel des services de pilotage s'abstiendront de tout acte susceptible d'entraver l'exécution du présent règlement ou leurs tâches respectives.

2. Ils se prêteront mutuellement aide et assistance chaque fois que le sens commun semble l'exiger.

Article 13

1. Le capitaine d'un Scheldevaarder qui souhaite recourir aux services d'un pilote à l'une des stations de pilotage situées devant l'embouchure de l'Escaut, signalera en temps utile l'heure probable de son arrivée à cette station, où un pilote lui sera affecté suivant l'ordre prévu par un règlement à fixer par les commissaires.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 du présent article, le capitaine, à l'approche de la station de pilotage, fera connaître son souhait de recourir aux services d'un pilote au moyen des signaux d'identification du Code International des Signaux.

3. Lorsque le pilote est à bord, le navire bat le pavillon prescrit à cet effet dans le dit code.

Article 14

Le capitaine d'un Scheldevaarder, qui souhaite recourir aux services d'un pilote pour sortir d'un port ou pour quitter un poste de mouillage ou d'amarrage, est tenu d'annoncer l'heure probable (ETD) de son départ de la manière qui sera fixée par les commissaires.

Article 15

1. Le pilote est tenu de prendre connaissance de toutes les données qui lui sont indispensables pour les services à fournir au navire concerné, afin d'être à même d'exécuter les manoeuvres de navigation conformément aux bons usages maritimes; il se tiendra de même informé des données requises en vertu des prescriptions légales des deux pays.

2. Le capitaine est tenu de mettre à la disposition du pilote les données visées au paragraphe 1.

3. Les commissaires pourront établir des prescriptions concernant la nature des données visées au paragraphe 1, la forme sous laquelle elles doivent être fournies par le capitaine et le traitement administratif qu'il convient de leur réserver.

4. Les gouvernements flamands et néerlandais teindront les services de pilotage des deux pays informés de la teneur des prescriptions légales visées au paragraphe 1 du présent article et de leurs modifications éventuelles.

Article 16

Pour l'exercice de ses fonctions, le pilote sera équipé des moyens de communication et de navigation prescrits par les commissaires et se conformera aux prescriptions de ces derniers en ce qui concerne leur utilisation.

Article 17

1. Le pilote pilotant un navire est tenu, lorsqu'il approche de l'endroit où il doit être remplacé par un autre pilote, de signaler son approche en temps utile et de la façon pre-

scrite, afin de permettre au pilote qui doit prendre la relève de se préparer et d'éviter ainsi tout retard au navire.

2. Le pilote qui se trouve à bord devra faciliter l'embarquement du collègue venu le remplacer.

3. La relève a lieu sur la passerelle du navire.

Article 18

1. Le pilote est tenu d'informer immédiatement l'autorité compétente, si possible par mariphone, de toute défaillance constatée par lui concernant le navire qu'il pilote, qui serait susceptible de nuire à la sécurité de la navigation.

2. Il est également tenu de signaler tout incident constituant une infraction aux prescriptions légales s'appliquant à la voie navigable concernée, prescriptions ayant pour but :

a. d'assurer la sécurité et la fluidité du trafic maritime;

b. de maintenir les voies maritimes en bon état et d'en garantir la navigabilité;

c. de prévenir ou de limiter la dégradation, par le trafic maritime, de l'aménagement hydraulique, des berges et des digues, ou des ouvrages situés dans les voies navigables ou par-dessus celles-ci;

d. de protéger l'environnement.

3. Lorsque le pilote constate que certains dispositifs de signalisation maritime présentent des défaillances, il est tenu d'en avertir immédiatement l'autorité compétente, si possible par mariphone.

4. Les commissaires pourront établir des règles relatives à la rédaction, par le pilote, d'un rapport écrit concernant tout incident ayant entraîné ou qui pourrait avoir entraîné des dégradations, et à la transmission du dit rapport à l'autorité compétente. Ce rapport sera exclusivement destiné à l'usage administratif interne.

Article 19

Il est interdit au pilote de quitter le navire qu'il pilote avant que celui-ci n'ait atteint le lieu où le pilote est censé le conduire.

Article 20

Le capitaine est tenu de pourvoir gratuitement au logement et aux repas du pilote, tant que celui-ci se trouve à bord, ainsi que de prendre toutes mesures permettant à ce dernier d'exercer sa tâche dans les meilleures conditions.

Article 21

Les commissaires pourront établir des règles relatives :

1. à l'obligation, incombant au capitaine, de remplir et de signer le certificat de pilotage;

2. aux données qui doivent figurer sur le certificat de pilotage;
3. à l'usage qui doit être fait du certificat de pilotage en ce qui concerne les services du pilote.

Article 22

Le capitaine et le pilote sont tenus de respecter les règles qui leur sont applicables en matière de prévention des maladies contagieuses.

Chapitre V. Droits et indemnités de pilotage

Article 23

1. Le capitaine d'un Scheldevaarder soumis à l'obligation de recourir aux services d'un pilote est tenu de payer des droits de pilotage.
2. L'obligation visée au paragraphe 1 du présent article incombe également au capitaine dispensé en vertu des dispositions de l'article 9, paragraphe 2, point b.
3. Dans certains cas, définis par la réglementation établie en vertu de l'article 24, paragraphe 1, le capitaine sera en outre tenu de payer des indemnités de pilotage.
4. Le capitaine qui, sans y être obligé, recourt néanmoins aux services d'un pilote, sera tenu de payer des droits de pilotage et, dans certains cas, des indemnités de pilotage.
5. Les commissaires pourront, dans certains cas particuliers à déterminer par eux, accorder ou faire accorder au capitaine d'un navire une dispense totale ou partielle en ce qui concerne les droits ou indemnités de pilotage, qui lui incombent en vertu des paragraphes 1 ou 2 du présent article.

Article 24

1. Le ministre flamand et le ministre néerlandais ayant les services de pilotage dans leurs attributions arrêtent de commun accord les tarifs des droits et des indemnités de pilotage, ainsi que les critères et les règles applicables en la matière.
2. Une caution, prévue par les arrêtés visés au paragraphe 1 ou établie en vertu de ceux-ci, pourra être imposée en garantie du paiement des droits de pilotage et des indemnités de pilotage.

Article 25

1. Les tarifs des droits et indemnités de pilotage sont fixés en monnaie néerlandaise.
2. Les tarifs des droits et des indemnités de pilotage en monnaie belge seront calculés par conversion des tarifs des droits et indemnités de pilotage fixés en vertu de l'article 24, paragraphe 1, au cours du change de la monnaie néerlandaise. Ce cours du change sera basé sur la moyenne de 15 cotations officielles successives de la monnaie néerlandaise, enregistrées à Bruxelles, pendant la période précédant directement la conversion.

3. Les montants ainsi obtenus sont arrondis à la dizaine supérieure, si le dernier nombre entier est égal ou supérieur à 5, et à la dizaine inférieure si le dernier nombre entier est inférieur à 5.

4. Dès que la cote officielle du cours de la monnaie néerlandaise, à Bruxelles, s'écarte de plus de 1,5 % du cours du change appliqué, les tarifs des droits et indemnités de pilotage en monnaie belge devront être adaptés.

5. Le pays qui estime qu'une adaptation au sens du paragraphe 4 s'impose, donnera notification de ce fait au ministre qui, dans l'autre pays, a les services de pilotage dans ses attributions, en précisant la date à partir de laquelle il souhaite que soient notées 15 cotations officielles consécutives du cours de la monnaie néerlandaise à Bruxelles.

6. Le ministre flamand qui a les services de pilotage dans ses attributions, ou une autre instance ou personne agissant en son nom, transmettra les 15 cotations officielles consécutives susvisées au ministre néerlandais qui a les services de pilotage dans ses attributions, en lui proposant un cours officiel, représentatif, de la monnaie néerlandaise, à appliquer pour la détermination des tarifs de pilotage.

7. Après approbation par le ministre néerlandais concerné, ou en son nom, du cours représentatif ainsi proposé, les tarifs des droits et indemnités de pilotage sont déterminés en monnaie belge sur la base du nouveau cours, et ce conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

8. Les tarifs des droits et indemnités de pilotage en monnaie belge fixés aux termes du paragraphe 7 du présent article entreront en vigueur le premier jour du premier mois suivant la date de leur publication au Moniteur belge .

9. Le ministre flamand concerné veillera à ce que cette publication ait lieu dans les plus brefs délais, dès que la procédure prévue au paragraphe 6 du présent article aura été accomplie.

Article 26

Le capitaine n'obtiendra la quittance à délivrer par le service des douanes et accises concerné ainsi que la déclaration de sortie pour son navire, que sur présentation de la preuve du paiement des sommes dues ou du versement d'une caution suffisante pour les couvrir, ou encore d'une déclaration signée par le receveur des droits de pilotage, attestant de ce qu'il n'est plus redevable d'aucun droit de pilotage.

Article 27

Les créances relatives aux droits et indemnités de pilotage restées impayées ou indûment perçues se prescrivent par trois ans à compter du jour où ces montants étaient dus ou ont été perçus. La prescription est interrompue par toute action en recouvrement.

Chapitre VI. Dispositions particulières

Article 28

1. Le non-respect de l'obligation de recourir aux services d'un pilote visée à l'article 9, paragraphe 1, entraînera l'application de sanctions pénales prévues ou à prévoir par la législation de chacun des deux pays.

2. Les autorités belges seront seules compétentes pour poursuivre et juger le capitaine d'un Scheldevaarder, pour toute infraction telle que visée au paragraphe 1 du présent article, si la dite infraction a été commise exclusivement sur le territoire belge.

3. Les autorités néerlandaises seront seules compétentes pour poursuivre et juger le capitaine d'un Scheldevaarder, pour toute infraction telle que visée au paragraphe 1 du présent article, si la dite infraction a été commise exclusivement sur le territoire néerlandais.

4. Lorsque le capitaine d'un Scheldevaarder a commis l'infraction, visée au paragraphe 1 du présent article, tant sur le territoire belge que sur le territoire néerlandais :

a. les autorités belges seront seules compétentes pour poursuivre et juger le capitaine d'un Scheldevaarder qui navigue sous pavillon belge;

b. les autorités néerlandaises seront seules compétentes pour poursuivre et juger le capitaine d'un Scheldevaarder qui navigue sous pavillon néerlandais;

c. la compétence première pour poursuivre et juger le capitaine d'un Scheldevaarder naviguant sous un autre pavillon que ceux visés aux points a et b du présent article, appartiendra aux autorités belges. Si, dans un délai de six mois, aucune procédure n'a été entamée en Belgique, les autorités néerlandaises pourront se substituer aux autorités belges.

5. Toute infraction telle que visée au paragraphe 1 du présent article sera jugée sur la base des prescriptions légales du pays dont les autorités sont compétentes en application des paragraphes 2 à 4 du présent article.

6. Les deux pays s'engagent à se communiquer réciproquement toutes données d'enquête et toutes informations relatives aux cas jugés ou classés sans suite.

7. Les procédures d'enquête et de poursuite devront entraîner le moins de retard possible pour le navire concerné.

Article 29

1. Toute personne qui n'a pas été admise à la fonction de pilote conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Traité et qui offrirait ses services pour exercer les fonctions de pilote ou assurer des tâches de pilotage, est passible des peines prescrites par la loi dans le pays concerné.

2. L'infraction visée au paragraphe 1 sera jugée selon les lois du pays sur le territoire duquel elle a été commise.

Article 30

En cas de dommage causé dans l'exercice des services de pilotage aux termes du présent règlement, la responsabilité civile des personnes concernées dans l'exercice des services de pilotage sera déterminée sur la base des règles du droit du pays sur le territoire duquel est établi le siège principal du service de pilotage dont relève l'intéressé.

Chapitre VII. Surveillance commune

Article 31

1. La surveillance commune est exercée, conjointement ou séparément, par les commissaires auxquels elle a été confiée, conformément aux dispositions du présent chapitre; elle concerne :

a. tous les dispositifs destinés à promouvoir la sécurité et la fluidité du trafic maritime et la préservation des chenaux, le fonctionnement de ces dispositifs, ainsi que les services de pilotage sur l'Escaut et ses embouchures;

b. les services de pilotage sur le canal de Terneuzen à Gand.

2. Le gouvernement flamand et le gouvernement néerlandais nomment chacun deux commissaires chargés de la surveillance commune. Les procédures de nomination et de révocation de ces agents sont déterminées par le gouvernement dont ils relèvent.

Article 32

1. Les commissaires se réuniront au moins tous les trois mois, alternativement en Belgique et aux Pays-Bas. Les dates de ces réunions seront fixées de commun accord.

2. Ces réunions ont entre autres pour objet l'inspection générale de tout ce qui relève de la surveillance commune aux termes de l'article 31.

3. Au cours de ces réunions, les commissaires fixeront conjointement les mesures qui relèvent de leur compétence en vertu du présent règlement ou en vertu d'autres accords conclus entre les deux pays.

4. Les commissaires informeront les services de pilotage de toutes les règles qu'ils établiront en application du présent règlement ainsi que de toutes les décisions qu'ils prendront en application du présent règlement ou des règles établies en vertu de celui-ci, pour autant que les dites décisions se rapportent aux services de pilotage.

Article 33

1. Au cours de leurs tournées d'inspection, les commissaires vérifieront avec une vigilance toute particulière s'il est nécessaire d'apporter des modifications suite notamment à certains changements intervenus dans les voies navigables ou dans la navigation dans les dispositifs, installations et services mis en place par les deux pays en vertu de leurs obligations réciproques relatives aux eaux navigables de l'Escaut et de ses embouchures. C'est à cette même fin que le gouvernement flamand et le gouvernement néerlandais veilleront à

ce que les eaux navigables de l'Escaut et de ses embouchures soient régulièrement sondées, de manière à pouvoir disposer d'un maximum de données concernant leur configuration et les changements survenus.

2. Les réunions visées à l'article 32 feront l'objet d'un procès-verbal où pourront éventuellement être reprises les propositions relatives aux modifications visées au paragraphe précédent. Les points de vue des commissaires seront, s'ils le souhaitent, consignés dans ce procès-verbal.

3. Les commissaires se transmettront les résultats de leurs inspections individuelles et se réuniront, si nécessaire, pour prendre des mesures ou formuler des propositions à l'intention, respectivement, du gouvernement flamand et du gouvernement néerlandais.

Article 34

1. La surveillance commune exercée à l'égard des services de pilotage ne s'étendra pas à d'autres activités que celles appartenant au service de pilotage proprement dit. Cette surveillance a pour objet de s'assurer que les services de pilotage des deux parties s'acquittent de leurs obligations, conformément aux prescriptions en la matière.

2. Lorsque les commissaires apprennent qu'un pilote de l'autre pays a manqué à ses obligations, ils informeront les commissaires de cet autre pays de cet état de choses en leur fournissant, le cas échéant, les données se rapportant à l'infraction commise.

Article 35

1. En cas de collision, d'échouage ou de naufrage d'un navire, de dommages causés par un navire ou de tout incident analogue sur l'Escaut ou dans l'une de ses embouchures, les commissaires pourront, conjointement si possible, ouvrir ou faire ouvrir une enquête sur les circonstances et les causes de l'incident et en dresser procès-verbal.

2. Les services de pilotage fourniront toutes les informations utiles à l'enquête et y prêteront leur concours. Les informations fournies seront destinées exclusivement à l'usage administratif interne.

Article 36

Le bâtiment à bord duquel se trouvent les commissaires arborera un signe distinctif et ne sera soumis à aucune surveillance ni contrôle.

Article 37

Les commissaires se prêteront mutuellement assistance afin qu'il leur soit possible d'accomplir au mieux leurs tâches, conjointement ou séparément.

Vu pour annexe au Traité

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique:

Pour le Gouvernement Flamand :

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

