

26 069

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaams Gewest 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 gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement), met bijlage; Middelburg, 11 januari 1995

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 4 juni 1998

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 8 juni 1998.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 8 juli 1998.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State gehoord, heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 11 januari 1995 te Middelburg tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaams Gewest 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 gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement), met bijlage (Trb. 1995, 48)¹.

Een toelichtende nota bij dit verdrag treft U eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. A. F. M. O. van Mierlo

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

TOELICHTENDE NOTA

Het onderhavige verdrag strekt ertoe 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, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement; Stb. 1843, 45, laatstelijk Trb. 1985, 167) te vervangen door een nieuw reglement, dat is aangepast aan de huidige praktijk. De tekst van dit herziene Scheldereglement is opgenomen in een bijlage van het verdrag.

In een door de verdragsluitende partijen gemeenschappelijk opgestelde toelichting, die als bijlage bij deze toelichtende nota is gevoegd, wordt uitgebreid op het doel en de inhoud van het herziene Scheldereglement ingegaan. Om die reden wordt in deze toelichtende nota niet in detail op de inhoud van het Scheldereglement ingegaan. De belangrijkste wijzigingen betreffen, naast een algehele modernisering van het Scheldereglement, het opnemen van de regeling betreffende verdeling van de loodsprestaties voor Scheldevaarders tussen de Vlaamse en de Nederlandse loodsdienst in het Scheldereglement zelf, het verruimen van de mogelijkheid van een nadere uitwerking van bepaalde onderwerpen door de betrokken ministers c.q. de permanente commissarissen, het doorvoeren van het principe «geen loods, geen loodsgeld» en het invoeren van een strafsanctie op het niet nakomen van de verplichting gebruik te maken van een loods (zie artikel 28, eerste lid van het Scheldereglement).

Naar aanleiding van een opmerking van de Raad van State in zijn advies betreffende het verdrag is door partijen een interpretatieve verklaring bij het verdrag afgelegd, waarin zij bevestigen dat het Scheldereglement, en met name de in artikel 4, eerste lid, ervan neergelegde verdelingsregeling, de toepassing van het EG-verdrag onverlet laat. Deze interpretatieve verklaring onderstreept dat de inwerkingtreding van het onderhavige verdrag geen belemmering mag betekenen voor de introductie van meer marktwerking in het loodsen van zeeschepen. Daarbij moet wel worden aangetekend dat de introductie van marktwerking op dit terrein, gezien de verdragsrechtelijke relatie met België, nog nader overleg met het Vlaams Gewest en eventueel daaropvolgende besluitvorming vergt.

In aanvulling op hetgeen in de gemeenschappelijk opgestelde toelichting op het verdrag reeds is vermeld ten aanzien van het principe «geen loods, geen loodsgeld», wordt gewezen op de uitzondering op dit principe voor houders van een verklaring van vrijstelling als bedoeld in artikel 9, tweede lid, onder b, van het reglement. Deze uitzondering is opgenomen om dezelfde redenen die ten grondslag liggen aan de situatie zoals deze momenteel bestaat ingevolge artikel 49 van het Scheldereglement van 1843, te weten het feit dat verklaringhouders weliswaar zijn vrijgesteld van de loodsplicht, maar in voorkomende gevallen wel vrijwillig gebruik (kunnen) maken van de diensten van een loods. Ook wordt het onder het nieuwe Scheldereglement mogelijk dat de bevoegde autoriteiten van beide landen, indien sprake is van omstandigheden als bedoeld in artikel 11, eerste lid, onderdeel a, van het reglement, aan deze verklaringhouders zgn. «ad hoc-loodsplicht» kunnen opleggen. Het beschikbaar stellen en houden van een voorziening om ook verklaringhouders – al dan niet vrijwillig – van een loods te kunnen voorzien, brengt kosten met zich mee. Het (gereduceerde) loodsgeld strekt tot dekking van deze kosten. Tot 1 oktober 1995 dienden ook volgens de overeenkomstige Nederlandse wetgeving verklaringhouders een gereduceerd loodsgeld te betalen. In de Nederlandse loodsgeldtarieven was tot de genoemde datum een component begrepen die strekte tot vergoeding van de kosten van

individuele dienstverlening aan het schip. Deze component is met ingang van deze datum omgevormd tot een afzonderlijk bij de scheepvaart te innen verkeersbegeleidingstarief. Dit tarief is ook verschuldigd door schepen die met een verklaringhouder varen. Op grond van deze overweging is volgens de overeenkomstige Nederlandse regelgeving ook de verklaringhouder geen loodsgeld meer verschuldigd.

Het invoeren van een strafsancie op het niet nakomen van de verplichting gebruik te maken van een loods (artikel 28, eerste lid van het Scheldereglement), leidt tot invoering van de zogenaamde «verscherpte» loodsplicht voor de Scheldevaart. Deze bepaling heeft tot gevolg dat de strafbepaling van artikel 10, eerste lid, juncto artikel 31, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet, ook voor de Scheldevaart gaat gelden. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet (Kamerstukken II 1992/93, 23 099, nr. 2, pag. 19/20) is reeds uiteengezet dat een aanpassing van de Scheepvaartverkeerswet in dit verband niet noodzakelijk is.

Wat nog enige toelichting behoeft is het feit dat het verdrag, hoewel het een uitvoeringsverdrag is, toch aan de goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen. Terzake moge het volgende dienen.

Het onderhavige verdrag tot herziening van het Scheldereglement is een uitvoeringsverdrag van het destijds niet parlementair goedgekeurde, op 19 april 1839 te Londen tot stand gekomen Tractaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de scheiding der wederzijdse grondgebieden (Stb. 1839, 26) en van het wel parlementair goedgekeurde, op 5 november 1842 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Tractaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot definitieve regeling der wederzijdse rechten en belangen (Stb. 1843, 3). Uitvoeringsverdragen behoeven ingevolge artikel 7, onderdeel b, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, niet de goedkeuring van de Staten-Generaal, behoudens het bepaalde in artikel 8, tweede lid, van die Rijkswet (voorheen artikel 62, eerste lid, onder b, van de Grondwet naar de tekst van 1972).

De beide verdragen tot uitvoering waarvan het Scheldereglement dient, zijn evenwel tot stand gekomen vóór de Grondwetsherziening van 1953, waarbij de mogelijkheid tot het maken van het voorbehoud met betrekking tot de goedkeuring van uitvoeringsverdragen werd ingevoerd. De Staten-Generaal hebben destijds derhalve niet de gelegenheid gehad tot het maken van dat voorbehoud. In de memorie van toelichting bij de Grondwetswijziging van 1953 heeft de regering zich op het standpunt gesteld dat uitvoeringsverdragen van verdragen die waren goedgekeurd vóór het van kracht worden van de grondwetsherziening weliswaar geen goedkeuring behoeven, maar dat er aanleiding zou kunnen bestaan om deze desondanks (onverplicht dus) aan de parlementaire goedkeuring te onderwerpen (Kamerstukken II 1952/53, 2374, nr. 3, blz. 11). Dit standpunt herhaalde de toenmalige regering nog eens expliciet tegenover de Eerste Kamer in 1955 (Kamerstukken I 1954/55, 3700, nr. 115, b en c). De huidige regering is van oordeel dat deze redenering ook geldt voor uitvoeringsverdragen van verdragen die ingevolge het grondwettelijke systeem van vóór 1953 geen goedkeuring behoeften. Of er in een bepaald geval inderdaad aanleiding is om een verdrag tot uitvoering van een verdrag van vóór 1953 aan parlementaire goedkeuring te onderwerpen, moet van geval tot geval worden gezien. In het onderhavige geval, waarin het gaat om een vervanging van het volledige Scheldereglement, achten wij redenen aanwezig om het uitvoeringsverdrag aan de goedkeuring van de Staten-Generaal te onderwerpen.

Het verdrag wordt aangegaan met het Koninkrijk België en het Vlaams Gewest, omdat sinds de federalisering van de Belgische staat de verdragsluitende bevoegdheden ten aanzien van de loodsdiensten in België bij de Gewesten berusten. Aangezien het verdrag ook enkele bepalingen bevat die tot de bevoegdheid van de federale Belgische overheid behoren (met name de bepalingen betreffende de douane en die met betrekking tot de vervolging van Scheldevaarders die de loodsplicht overtreden), wordt het verdrag mede aangegaan met het Koninkrijk België.

Tot voortzetting van de goedkeuringsprocedure hier te lande is overigens eerst overgegaan nadat duidelijk was geworden dat de Vlaamse en federale Belgische autoriteiten het eens waren over de bevoegdheidsverdeling. Het verdrag, dat in 1995 reeds door het Vlaamse parlement werd goedgekeurd, wordt thans voorgelegd aan het Belgische parlement. Zie ook het antwoord van eerste ondergetekende op vragen terzake van de Tweede Kamer (Aanhangsel Handelingen II 1995/96, blz. 1621 en 1622).

Het verdrag zal, voor wat betreft het Koninkrijk, alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. A. F. M. O. van Mierlo