

Vergaderjaar 1999–2000 Nr. 78

26 896

Aanvullend Protocol no. 5 bij de Herziene Rijnvaartakte, met Verklaring; Straatsburg, 28 april 1999

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, 17 november 1999

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 18 november 1999.

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 18 december 1999.

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 28 april 1999 te Straatsburg tot stand gekomen Aanvullend Protocol no. 5 bij de Herziene Rijnvaartakte, met Verklaring (Trb. 1999, 171).¹

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

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. J. van Aartsen

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Toelichtende nota

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

Op 29 maart 1999 heeft de EU-Transportraad, na overleg en in samenwerking met het Europese Parlement, zijn goedkeuring gegeven aan een Verordening tot tijdelijke verlenging van de zogenoemde oud-voor-nieuw-regeling (verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad van de Europese Unie van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren; PbEG L090). De inwerkingtredingsdatum van deze nieuwe Verordening is 29 april 1999.

De oud-voor-nieuw-regeling, ingevoerd in 1989, heeft tot doel een evenwicht te brengen in de verhouding tussen aangeboden scheepsruimte en het ladingaanbod. Daartoe wordt een scheepseigenaar die een nieuw schip in de vaart wil brengen verplicht, een aan het laadvermogen/motorvermogen van het nieuwe schip gerelateerde hoeveelheid bestaande vervoerscapaciteit te laten slopen, dan wel een aan het laadvermogen/motorvermogen van het nieuwe schip gerelateerde bijdrage te storten in een sloopfonds van het land waaronder hij ressorteert. De verhouding tussen enerzijds de nieuw in de vaart gebrachte capaciteit en anderzijds de te slopen bestaande capaciteit, c.q. de in het sloopfonds te storten bijdrage, de zogenoemde oud-voor-nieuw-verhouding, kan worden gevarieerd al naar gelang de marktomstandigheden dat wenselijk of noodzakelijk maken.

In EU-kader is besloten de oud-voor-nieuw-regeling met ingang van 29 april 1999 voor een periode van maximaal vier jaar te verlengen, teneinde de oud-voor-nieuw-verhouding in die periode geleidelijk terug te brengen tot nul. Deze geleidelijkheid in de beëindiging van de oud-voor-nieuw-regeling wordt nodig geacht omdat een abrupte stopzetting ervan opnieuw tot een verstoring van het evenwicht tussen vraag en aanbod in de binnenvaartmarkt zou leiden. Door de beëindiging van de regeling stapsgewijs te laten plaatsvinden wordt ongebreidelde nieuwbouw van schepen, en daarmee opnieuw grote overcapaciteit, voorkomen.

Teneinde te bewerkstelligen dat deze geleidelijke beëindiging van de oud-voor-nieuw-regeling ook plaatsvindt op de Rijn, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in Straatsburg (de CCR) besloten een nieuw Aanvullend Protocol te hechten aan het verdrag dat de Rijnvaart beheerst: de op 19 oktober 1868 te Mannheim totstandgekomen herziene Rijnvaartakte, beter bekend als de Akte van Mannheim (Trb. 1955, 161). Op basis van de aanvulling van de Akte van Mannheim zal een met de bovengenoemde EU-Verordening overeenkomende regeling voor de Rijnvaart worden vastgesteld. Aldus zal de eenheid van het capaciteitsregime op de vaarwegen in de EU, inclusief de Rijn, zijn gewaarborgd.

Het Aanvullend Protocol no. 5 zal de CCR, als uitvoerend orgaan van de Akte van Mannheim, machtigen de maatregelen zoals overeengekomen in de EU, toe te passen op de Rijnvaart. Tevens wordt dan Zwitserland, op gelijke voet met de EU-binnenvaartlanden, gehouden aan de toepassing en uitvoering van deze maatregelen.

Op 28 april 1999 is ook een Verklaring ondertekend, waarin wordt aangegeven dat het Aanvullend Protocol no. 5 vanaf 1 januari 2000 voorlopig toegepast zal worden, mocht het dan nog niet in werking zijn getreden. Deze voorlopige toepassing is noodzakelijk om het risico te vermijden dat de CCR na 31 december 1999 niet langer bevoegd is een met de voornoemde EU-Verordening overeenkomende regeling voor de Rijnvaart vast te stellen. De huidige basis voor die bevoegdheid, te weten het op 25 april 1989 te Straatsburg totstandgekomen Aanvullend Protocol

no. 4 bij de Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1989, 92), treedt namelijk eind 1999 buiten werking.

Het Aanvullend Protocol zal voor wat betreft het Koninkrijk, evenals de Akte van Mannheim alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
D. A. Benschop