

Zitting 1979–1980

16 155

Goedkeuring van het op 17 oktober 1979 te Straatsburg tot stand gekomen Aanvullend Protocol No. 2 bij de Herziene Rijnvaartakte met Protocol van Ondertekening (Trb. 1980, 7)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

De Herziene Rijnvaartakte van 1868, ook wel Akte van Mannheim genoemd (Trb. 1955, 161), is, ten einde aan de eisen des tijds te voldoen, herhaaldelijk gewijzigd (laatstelijk op 20 november 1963 – zie Trb. 1964, 83) en ook aangevuld (laatstelijk op 25 oktober 1972 – zie Trb. 1973, 21). De bevoegdheid tot wijziging en aanvulling van deze akte ligt bij de de staten, welke partij zijn bij de akte, te weten België, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Zwitserland. Zij zijn verenigd in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), welk orgaan zijn zetel heeft te Straatsburg.

In de akte wordt in artikel 1 bepaald dat de vaart op de Rijn vrij is voor de schepen van alle naties voor het vervoer van goederen en personen, met inachtneming van de in het belang van de algemene veiligheid getroffen maatregelen. Voorwaarde voor het goed functioneren van het Rijnvaartregime, zoals uitgewerkt in de akte, is daarbij steeds geweest dat aan de Rijnvaartvervoermarkt in vrije concurrentie, gebaseerd op bedrijfseconomische principes, kon worden deelgenomen. Aan deze voorwaarde is tot nog toe voldaan, doordat de Rijnvaart grotendeels beperkt is gebleven tot schepen afkomstig uit Westeupees gebied, waar deze principes gelden. Van een verstoring van de markt, in die zin dat niet zou zijn beantwoord aan bovengenoemde voorwaarde, is dan ook nimmer sprake geweest.

De kans op een dergelijke verstoring van de Rijnvaartmarkt zou, bij volledige handhaving van het vrije Rijnvaartregime, in de nabije toekomst echter bijzonder groot kunnen worden. In de Bondsrepubliek Duitsland namelijk naderd een veelomvattend, aan het eind der twintiger jaren aangevangen, waterstaatswerk, de zogenaamde Rijn–Main–Donauverbinding, zijn voltooiing. Dit werk, bedoeld om de deelstaat Beieren een waterwegopening naar het Westen te bieden, zal tevens een unieke verbinding vormen tussen Oost en West. Naast het positieve aspect van de vergroting van het Westeuropese achterland voor de binnenvaart is een bepaald niet ondenkbeeldig negatief gevolg van de nieuwe waterwegverbinding dat een groot aantal schepen afkomstig uit de staatshandellanden aan de vrije Rijnvaart zal gaan deelnemen. Naar de ervaring in de zeescheepvaart heeft geleerd is de kans uiterst gering dat met het aanbod van deze nieuwe scheepsruimte op de Rijn de bestaande concurrentievoorwaarden kunnen blijven gehandhaafd.

De staten, welke partij zijn bij de akte, hebben deze aspecten tijdig onderkend en hebben daarvoor in de CCR naar een oplossing gezocht. Deze is gevonden in een aanpassing van de akte door middel van een aanvullend pro-

toocol. In 1976 werden de besprekingen daarover in de CCR afgerond. Vervolgens werd de overeengekomen tekst voorgelegd aan de Commissie van de Europese Economische Gemeenschap. In verband met de ter zake bestaande bevoegdheden van de EEG diende dit orgaan te worden geconsulteerd aangezien vijf van de zes CCR-lidstaten tevens lid zijn van de Gemeenschap. Het overleg te Brussel werd in december 1978 afgesloten met een raadsbesluit¹ waarbij de vijf CCR/EEG-lidstaten werden gemachtigd in Straatsburg voort te gaan met de totstandbrenging van het aanvullend protocol met bijbehorend ondertekeningsprotocol. Dit laatste protocol was bij het aanvullend protocol gevoegd ten einde rekening te houden met de eisen van het communautaire recht. Om dezelfde reden was het aanvullend protocol op enkele punten aangepast. Nadat de CCR op de hoogte was gebracht van het EEG-Raadsbesluit bleken bij Zwitserland, als enige niet EEG-lidstaat binnen de CCR, nog enige wensen te bestaan, welke vervolgens nog in het bij het aanvullend protocol behorende ondertekeningsprotocol werden verwerkt. De aldus aangepaste tekst werd vervolgens weer aan de EEG-Commissie voorgelegd op wier voorstel ten slotte de Raad op 24 juli 1979 een instemmend besluit² nam.

Uiteraard heeft over de onderhavige regeling voortdurend intensief overleg plaatsgevonden tussen de Rijnvaartcommissarissen van Nederland en het betrokken Nederlandse bedrijfsleven, met name ook met de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam. Deze instelling stemde in met partij worden bij het onderhavige protocol.

De uiteindelijke regeling welke in het aanvullend protocol en in het ondertekeningsprotocol, dat daarvan een integraal bestanddeel vormt, is voorzien, houdt het volgende in.

– De cabotage op de Rijn, dat wil zeggen de vaart tussen twee plaatsen gelegen aan deze rivier, is voorbehouden aan de tot de Rijnvaart behorende vaartuigen. Dat zijn die schepen die het recht hebben de vlag te voeren van één der staten welke partij zijn bij de akte en die dit kunnen bewijzen door een verklaring van het bevoegde gezag. Deze verklaring wordt uitsluitend afgegeven aan een vaartuig dat met de betrokken staat een reële band heeft. De inhoud van deze reële band wordt op basis van gelijke behandeling bepaald tussen de partijen bij de akte, die zorg dragen voor de uniforme vaststelling van die inhoud. Schepen van derde landen worden, voor zover het de cabotage betreft, slechts toegelaten op de Rijnvaartmarkt op door de CCR te stellen voorwaarden.

– De deelname aan het zogenaamde «Wechselverkehr» (dat is het verkeer tussen een plaats aan de Rijn en een plaats in een derde staat, zoals bij voorbeeld Tsjechoslowakije of Hongarije) dient geregeld te worden in bilaterale overeenkomsten tussen de Staten welke partij zijn bij de akte en betrokken derde staten. De CCR wordt vóór de sluiting van dergelijke overeenkomsten geraadpleegd.

– De partijen bij de akte verplichten zich tot non-discriminatie ten aanzien van vaartuigen uit lid-staten van de EEG. De toepassing van deze geprievilegieerde behandeling op schepen uit EEG-landen, welke niet tevens partij zijn bij de akte, vloeit voor vijf van de zes CCR-lidstaten reeds voort uit het EEG-verdrag. Zwitserland verplicht zich in die zin via het ondertekeningsprotocol.

– Een soortgelijke voorkeursbehandeling kan de CCR ook toepassen op vaartuigen die de vlag voeren van een andere Staat. Bij de staten die voor een zodanige behandeling in aanmerking komen wordt in de eerste plaats gedacht aan landen als Oostenrijk en de Verenigde Staten. Van dit land nemen zeeschipbakken deel aan de Rijnvaart.

– Tijdens de discussie in Brussel werd ook de mogelijkheid van toetreding van de EEG tot de Herziene Rijnvaartakte of eventueel alleen tot de CCR besproken. Achtergrond hiervoor vormde het feit dat erg moeilijk een exacte

¹ De tekst van dit besluit is bijgevoegd.

² De tekst van dit besluit is bijgevoegd.

scheidslijn valt te trekken tussen de bevoegdheden van de EEG enerzijds en die van de CCR anderzijds. Problemen op dit vlak zouden eventueel door toetreding van de EEG tot het internationaal statuut van de Rijn kunnen worden vermeden. Aangezien de discussie op dit punt uiterst gecompliceerd zal zijn is besloten een en ander los te koppelen van de problematiek rond het aanvullend protocol. De totstandkoming van het protocol, waarbij ook vanuit het bedrijfsleven op spoed is aangedrongen, zou anders worden vertraagd. Vooruitlopend op de resultaten van deze discussie is echter in het Ondertekeningsprotocol onder punt 2 een formule opgenomen, waarmee de staten, welke partij zijn bij de akte, op voorhand hun bereidwilligheid tonen de nodige maatregelen te treffen om onderhandelingen mogelijk te maken over de wijzigingen in de akte die met het oog op de eventuele toetreding van de EEG noodzakelijk zullen blijken te zijn.

– Behalve door bovengenoemde punten, welke alle partijen bij de akte betreffen, zijn de vijf lid-staten, die tevens tot de EEG behoren, gebonden door de regeling welke is opgenomen in het hierboven reeds ter sprake gekomen raadsbesluit van 19 december 1978, zoals gewijzigd bij besluit van de Raad der EEG van 24 juli 1979. Deze regeling heeft betrekking op de bevoegdheid van de CCR voorwaarden te stellen voor de deelname door schepen uit derde landen aan de Rijnvaart-cabotagemarkt en haar bevoegdheid om aan die schepen een zelfde behandeling toe te kennen als die de vaartuigen uit EEG-lidstaten genieten. Alvorens de vijf CCR/EEG-lidstaten in Straatsburg met Zwitserland in het kader van deze bevoegdheden besluiten nemen dienen zij eerst in Brussel een gemeenschappelijk standpunt ter zake vast te stellen, conform de procedure in artikel 75 van het EEG-verdrag.

De protocollen zullen, voor wat het Koninkrijk betreft, alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
H. Wiegel

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

