

Zitting 1980–1981

16 742

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de gemeenschappelijke informatie en begeleiding van de scheepvaart in de Eemsmonding door middel van walradar- en hoogfrequent-radio-installaties, met bijlagen; Bonn, 9 december 1980

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Ter griffies van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 15 april 1981. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens een of beide 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 15 mei 1981.

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

's-Gravenhage, 14 april 1981

Ter voldoening aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 60 en onder verwijzing naar het derde lid van artikel 61 van de Grondwet, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij de Nederlandse en de Duitse tekst over te leggen van de op 9 december 1980 te Bonn tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de gemeenschappelijke informatie en begeleiding van de scheepvaart in de Eemsmonding door middel van walradar- en hoogfrequent-radio-installaties, met bijlagen (Trb. 1981, 2)¹.

Een toelichtende nota bij deze overeenkomst gelieve u hiernevens aan te treffen.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
C. A. van der Klaauw

¹ Nedergelegd op de bibliotheek, ter inzage van de leden.

Algemeen

De onderhavige overeenkomst beoogt het treffen van een regeling tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland met betrekking tot het gemeenschappelijk gebruik van een walradarketen langs de Eemsmonding, ter begeleiding en beveiliging van de scheepvaart van en naar de Nederlandse en Duitse havens in dat gebied. De radarketen omvat op Duits grondgebied een radarcentrale aan de Knock, bemand met Duits personeel en drie onbemande radarposten, namelijk op Borkum, aan de Knock en te Wybelsum, zomede op Nederlands grondgebied één onbemande radarpost te Oude Schip (gemeente Uithuizermeden). Van deze posten vindt beeldoverdracht plaats naar de centrale aan de Knock alwaar de radarschermen zijn opgesteld en van waaruit de scheepvaart per VHF-radiotelefonie van informatie wordt voorzien.

De Nederlandse post werd op een daartoe strekkend verzoek van Duitse zijde door en voor rekening van Nederland gebouwd. Met dit verzoek werd om de volgende redenen ingestemd.

Het wordt als ongewenst ervaren, dat de scheepvaart naar Duits gebied ook tijdens omstandigheden van verminderd zicht onbelemmerd voortgang zou kunnen vinden, terwijl de scheepvaart naar Nederland door evenge-noemde weersomstandigheden zou worden vertraagd, waardoor bovendien een ongelijkwaardige concurrentiepositie zou ontstaan tussen de Nederlandse havens Delfzijl en Eemshaven enerzijds en de Duitse haven Emden anderzijds.

Uit radartechnisch oogpunt biedt een walradarpost op Nederlands grondgebied grotere voordelen. De situering van de post te Oude Schip is namelijk zo gekozen, dat de best mogelijke radardekking op de rivier wordt verkregen, terwijl de technische installatie zodanig is uitgevoerd, dat ook het gebied van de Eemshaven wordt bestreken. Voor dit doel zijn radarschermen ingebouwd welke door een Nederlandse radarwaarnemer kunnen worden geobserveerd ten gerieve van de scheepvaart in deze haven.

De gekozen vorm van samenwerking biedt derhalve voor beide landen voordelen. Wat Nederland betreft is bewerkstellig, dat de scheepvaart vanuit volle zee tot in de Nederlandse havens aan de Eems en vice versa zich verzekerd weet van de steun van een zeer moderne radarketen, hetgeen niet alleen de verkeersveiligheid in het betrokken vaarwater ten goede komt, doch evenzeer kan bijdragen tot een verdere ontwikkeling van de betreffende zeehavens in het noorden des lands.

Aangezien de bij de overeenkomst beoogde samenwerking een op zichzelf staande materie betreft welke niet rechtstreeks aansluit bij de regelingen welke zijn getroffen in het Eems-Dollardverdrag van 8 april 1960 (Trb. 1960, nr. 69), is om praktische redenen gekozen voor een afzonderlijke overeenkomst en niet voor een (tweede) aanvullende overeenkomst op genoemd Eems-Dollardverdrag. De bepalingen van het Eems-Dollardverdrag zijn slechts van toepassing indien en voor zover de bepalingen van de onderhavige overeenkomst daarnaar verwijzen (artikel 13 en artikel 17).

Artikel 1

Het belangrijke verschil tussen «begeleiding», welke procedure bij slecht weer of op verzoek wordt toegepast en de «informatie», van toepassing bij normale weersomstandigheden, is gelegen in het feit, dat in het eerste geval de radarwaarnemer achter het scherm wordt vervangen door een (Duitse) loods. Deze staat in direct contact met de schepen in het betrokken gebied en kan in samenwerking met zijn collega's aan boord alle benodigde adviezen aan de gezagvoerders doorgeven. Zulks garandeert, dat in die omstandigheden, waarin daaraan de meeste behoefte bestaat, over een nog meer deskundige begeleiding kan worden beschikt dan door de radarwaarnemers

kan worden geboden. De definitie van de Eemsmonding is zo gekozen, dat de havenbekkens daaronder niet begrepen zijn. Dit is noodzakelijk, daar het de partijen, ware dit anders, niet toegestaan zou zijn (op grond van artikel 2, lid 2) in die havenbekkens nadere voorzieningen op radargebied te treffen.

Artikel 6

In deze bepaling is vastgelegd, dat de Duitse bedieners van de radarcentrale aan de Knock steeds naar Duits recht aansprakelijk zullen zijn, zodat het feit, dat de scheepvaart welke zij terzijde staan zich somtijds op Nederlands territorium bevindt niet van invloed is op hun rechtspositie. Het artikel is derhalve niet van invloed op een eventuele aansprakelijkheid van Nederlandse loodsen welke zich aan boord van schepen bevinden. In dit laatste geval is artikel 12 van de Loodswet 1957 (Stb. 292) van toepassing, dat de Nederlandse loodsen slechts aansprakelijk stelt voor schade bij de uitoefening van de loodsdienst door hun opzet of grove schuld aan derden veroorzaakt.

Artikel 8, 9 en 10 (Kosten)

Voor wat betreft de kosten moge worden opgemerkt, dat alle installaties op Duits grondgebied, te weten de centrale en de eerdergenoemde drie onbemande posten met de daarbij behorende straalverbindingapparatuur geheel voor Duitse rekening werden gebouwd. In de bouwkosten van de walradarpost te Oude Schip, ten bedrage van 3 mln. gulden, is in verband met de belangrijke economische- en infrastructurele betekenis door het Haven-schap Delfzijl voor een derde deelgenomen. Twee-derde (f 2 mln.) werd ten laste gebracht van hoofdstuk X der rijksbegroting, Departement van Defensie, dienst van het Loodswezen, dienstjaren 1972, 1973 en 1974.

Ten aanzien van de exploitatiekosten is in artikel 9, tweede lid, een verdeelsleutel voorzien voor de personeelslasten, welke een afspiegeling is van het scheepvaartbelang dat beide naties op het betreffende vaarwater hebben. Het Nederlandse aandeel ($\frac{1}{3}$) bedraagt naar de huidige gegevens berekend ongeveer f 160 000 per jaar. De materiële exploitatie van de radarpost bij Oude Schip, welke voor rekening van Nederland komt (artikel 8) zal omstreeks f 30 000 per jaar bedragen (bestaande uitgave post).

Artikel 11 en 12

Op grond van het bepaalde in artikel 11, eerste lid, wordt een Permanente Duits-Nederlandse Commissie ingesteld, die zal worden belast met de taak als genoemd in artikel 12. De overweging om hiervoor een aparte commissie in te stellen, naast de Permanente Nederlands-Duitse Eemskommissie als genoemd in hoofdstuk 8 van het Eems-Dollardverdrag (Trb. 1960, 69), is geweest, dat de zeer specifieke en voornamelijk operationele aspecten met betrekking tot walradar- en hoogfrequent-radio-installaties op de meest doelmatige wijze kunnen worden behandeld door een daartoe geëigende Permanente Commissie, die uitsluitend daarmee zal zijn belast. Dit geldt te meer daar de taak van de Eemskommissie voornamelijk is gericht op het voeren van overleg, de inspectie van de vaarwateren en bebakening, het voorleggen van aanbevelingen en het geven van advies (artikel 30 van het Eems-Dollardverdrag).

Artikel 14

Tussen Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland bestaat reeds lang een verschil van mening over het verloop van de staatsgrens in de Eemsmonding. Naar Nederlands inzicht volgt deze de dalweg (het laagste gedeelte van het rivierbed) van het hoofdvaarwater na het Renselgat naar de Wester Eems.

Volgens de Duitse opvatting verloopt de grens dicht onder de Groningse oever. Over deze kwestie kon destijds bij de onderhandelingen die tot het complex van verdragen van 1960 (Trb. 1960, nrs. 67 t/m 72) hebben geleid geen overeenstemming worden bereikt.

In het Eems-Dollardverdrag is uitdrukkelijk vastgesteld dat elk der partijen zich ten aanzien van het verloop van de staatsgrens haar rechtsstandpunt voorbehoudt (artikel 46, lid 1). (Verwezen moge worden naar het gestelde in de memorie van toelichting bij het op 8 april 1960 tussen Nederland en Duitsland gesloten Algemeen Verdrag (Bijl. Hand. II – 6250 (R 214) nr. 3). In de onderhavige overeenkomst is een zelfde bepaling opgenomen.

Artikel 19

Gezien de aard van de overeenkomst is de gelding daarvan voor wat het Koninkrijk betreft beperkt tot Nederland.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
D. S. Tuijnman

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
D. F. van der Mei