

Vergaderjaar 1988–1989

**21 255**

## **Aanvullend Protocol Nr. 4 bij de Herziene Rijnvaartakte, met Verklaring; Straatsburg, 25 april 1989**

**Nr. 1**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 25 augustus 1989. 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 dan wel de Gevolmachtigde Minister van de Nederlandse Antillen of van Aruba te kennen worden gegeven uiterlijk op 24 september 1989.

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

's-Gravenhage, 23 augustus 1989

Ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet,<sup>1</sup> de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 25 april 1989 te Straatsburg tot stand gekomen Aanvullend Protocol Nr. 4 bij de Herziene Rijnvaartakte, met Verklaring (Trb. 1989, 92).<sup>2</sup>

Een toelichtende nota bij het Protocol gelieve u hiernevens aan te treffen.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken  
H. van den Broek

<sup>1</sup> Art. 91, (1), add. art. XXI, (1) (a) G. W. en art. 61, (3), G. W. 1972

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd op de bibliotheek

## TOELICHTENDE NOTA

Op 1 mei 1989 trad een Verordening van de Raad van de Europese gemeenschappen in werking Pb EG 28-4-1989 L116 die voorziet in een tweetal instrumenten om de structurele overcapaciteit in de West-Europese binnenvaart weg te nemen en het ontstaan van nieuwe overcapaciteit tegen te gaan.

Het eerste instrument is een op communautair niveau gecoördineerde sloopactie, uit te voeren door de vier het meest bij de binnenvaart betrokken lid-staten, te weten België, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk en Nederland. Doel van deze sloopactie is om in een periode van een jaar 10% van de droge-ladingvloot en 15% van de tankervloot in West-Europa uit de markt te halen. De kosten ervan zullen door of onder garantie van de betrokken lid-staten worden voorgeschoten, en via gedurende maximaal 10 jaar te heffen jaarlijkse sloopbijdragen door het binnenvaartbedrijfsleven worden terugbetaald. Het tweede instrument is een zogenaamde oud-voor-nieuw-regeling. Deze regeling houdt in dat gedurende een periode van maximaal 10 jaar nieuwe schepen alleen dan in de vaart mogen worden gebracht indien de betrokken scheepseigenaar een met het laadvermogen/motorvermogen van het nieuwe schip overeenkomende hoeveelheid bestaande vervoercapaciteit laat slopen (zonder daarvoor een slooputkering te ontvangen), dan wel een aan het laadvermogen/motorvermogen van het nieuwe schip gerelateerde speciale bijdrage stort in het sloopfonds van het land waaronder hij ressorteert. Over de inhoud van deze maatregelen is overleg geweest in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

De Rijn-oeverstaten zijn het er over eens dat saneringsmaatregelen nodig zijn op de belangrijkste deelmarkt in de binnenvaart, de Rijnvaart, waar de gevolgen van de overcapaciteit zich het sterkste doen gevoelen. De Rijnvaart wordt echter beheerst door de Herzene Rijnvaartacte, beter bekend als de Acte van Mannheim (Trb. 1955, 161). Dit verdrag voorziet in vrijheid van toetreding tot de Rijnvaartmarkt, en verzet zich tegen het opleggen van heffingen aan de scheepvaart. Er was dus ruimte voor twijfel of de bovengenoemde saneringsmaatregelen wel verenigbaar zijn met de Acte van Mannheim. Daar kwam bij dat ook Zwitserland dat wel Rijnsoeverstaat is maar geen EG-lid, bij de saneringsactie dient te worden betrokken. Teneinde deze moeilijkheden op te lossen hebben de verdragsstaten van de Acte van Mannheim (waartoe ook Zwitserland behoort) zich bereid getoond een vierde Aanvullend Protocol aan de Acte van Mannheim te hechten.

Dit Protocol ondertekend op 25-4-1989 stipuleert dat de Rijnvaart tijdelijk onderworpen kan worden aan de saneringsmaatregelen die in de bovengenoemde EG-Verordening zijn uitgewerkt, en machtigt het uitvoerend orgaan van de Acte van Mannheim, de CCR de dienovereenkomstige maatregelen bij resolutie op de Rijnvaart van toepassing te verklaren. De desbetreffende resolutie van de CCR vormt op haar beurt de rechtsbasis voor deelneming door Zwitserland, op gelijke voet met de EG-binnenvaartlanden, aan de geplande saneringsactie.

Aangezien de EG-Verordening reeds op 1 mei 1989 in werking is getreden hebben de verdragsstaten van de Acte van Mannheim bij gelegenheid van de ondertekening van het Additioneel Protocol een verklaring van voorlopige toepassing afgelegd. Het Protocol zal voor wat betreft het Koninkrijk evenals de Acte van Mannheim zelf alleen voor Nederland gelden.

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

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
B.-J. M. van Voorst tot Voorst

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.