

23 456

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, met Reglement; Brussel, 6 januari 1993

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal te 's-Gravenhage

's-Gravenhage, 21 oktober 1993

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 22 oktober 1993. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van 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 21 november 1993.

Ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet¹, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen de op 6 januari 1993 te Brussel tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, met Reglement.²

Een toelichtende nota bij het verdrag treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
P. H. Kooijmans

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

² Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

TOELICHTENDE NOTA

Algemeen

De gedeelten van de Maas die de gemeenschappelijke Maas plegen te worden genoemd zijn de twee gedeelten van die rivier waar ten gevolge van de scheidingsverdragen met België de grens tussen beide landen door het midden van het rivierbed loopt. De regeling van het scheepvaartverkeer aldaar dient ingevolge deze verdragen bij een gemeenschappelijk Belgisch-Nederlands reglement te geschieden. (Zie het Belgisch-Nederlandse Reglement van 20 mei 1843 (Stb. 1843, 45) ter uitvoering van artikel 9 van het Verdrag van 19 april 1839 (Stb. 1839, 26) en van hoofdstuk II, afdeling IV, van het Verdrag van 5 november 1842 (Stb. 1843, 3) met betrekking tot de scheepvaart op de Maas.) Dit oude reglement, dat formeel nog van kracht is, wordt blijkens artikel 7 van het onderhavige verdrag thans ingetrokken voorzover het de gemeenschappelijke Maas betreft en voorzover het met dit nieuwe verdrag in strijd is. Hoewel deze formulering de indruk wekt dat sommige bepalingen van het oude reglement nog van kracht blijven heeft zulks slechts zeer weinig betekenis. Mede gezien artikel 1 van het verdrag is het de bedoeling hiervan om de scheepvaart op de gemeenschappelijke Maas slechts aan de bepalingen van het bij het verdrag behorende Scheepvaartreglement te binden. Hieruit volgt dat niet alleen de in Titel IV van het oude reglement vervatte bepalingen, waarin vergelijkbare onderwerpen als die van het nieuwe reglement geregeld waren, van rechtswege vervallen, doch dat ook de andere materiële voorschriften van het oude reglement die de scheepvaart aan bepaalde voorwaarden bonden door het onderhavige verdrag buiten werking worden gesteld. Een en ander betekent dat slechts de in het oude reglement tot uitdrukking komende beginselen van vrijheid van scheepvaart op de Maas als zodanig en de algemene verplichtingen van beide landen tot het vrijhouden van de rivier van obstakels en het op de juiste wijze markeren van het vaarwater door het verdrag in stand worden gelaten.

Feitelijk gezien heeft op deze gemeenschappelijke vaarweggedeelten gedurende een zeer ruime periode een lacune bestaan voor wat betreft de regulering van het scheepvaartverkeer. Dit stelt de directie Limburg van de Rijkswaterstaat en de Rijkspolitie te Water, welke diensten op de Maas met het toezicht op de veiligheid van het scheepvaartverkeer zijn belast, dan ook reeds lang voor de nodige problemen. De wens om aldaar tot een moderne scheepvaartreglementering te komen is ook reeds enkele tientallen jaren geleden onder de aandacht van de Belgische autoriteiten gebracht. De pogingen hiertoe leverden weinig op totdat ten behoeve van bilateraal ambtelijk overleg met betrekking tot aangelegenheden de Maas betreffende in 1982 door de betrokken Belgische en Nederlandse ministers de Technische Maascommissie werd ingesteld. De Werkgroep Scheepvaart van dit Belgisch-Nederlandse overlegorgaan is er in geslaagd om overeenstemming te bereiken over een nieuw Scheepvaartreglement gemeenschappelijke Maas (hierna genoemd: Scheepvaartreglement) ter vervanging van het oude reglement.

Het verdrag

Het onderhavige verdrag biedt het kader waarbinnen met betrekking tot de gemeenschappelijke Maas wordt overgegaan tot regeling van het scheepvaartverkeer en het reguleren van de mogelijkheden tot het bedrijven van recreatie. De voorwaarden hiervoor zijn uiteengezet en gedetailleerd uitgewerkt in het aan het verdrag gehechte bovengenoemde Scheepvaartreglement. Het reglement is derhalve aan te merken

als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van het reglement zijn uitvoeringsverdragen die op grond van artikel 62, eerste lid, onder b, van de Grondwet naar de tekst van 1972 geen parlementaire goedkeuring behoeven, tenzij het parlement zich thans bij de goedkeuring van het moederverdrag het recht tot goedkeuring voorbehoudt.

Ingevolge artikel 5 van het verdrag zullen op de Nederlandse gedeelten van de gemeenschappelijke Maas de straf- en opsporingsbepalingen van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352) van toepassing zijn (art. 26, e.v.) evenals artikel 184 van het Wetboek van Strafrecht dat in samenhang met de Politiewet toegepast kan worden naast artikel 1.19 van het Scheepvaartreglement.

Als basis voor het nieuwe Scheepvaartreglement is genomen het zg. CEVNI (de «Code européenne des voies de navigation intérieure», neergelegd in aanbevelingen van de Hoofdwerggroep voor het vervoer over de binnenwateren van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE); zie ECE-resolutie nr. 24 van 15 november 1985), dat het uniforme Europese stelsel van vaarreglementering en verkeerstekens bevat.

Ook in het Rijnvaartpolitiereglement 1983 en het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) zijn op de beginselen van het CEVNI gestoeld.

Voor Nederland was het eenvoudiger geweest indien voor de onderhavige gedeelten van de Maas het BPR van toepassing had kunnen worden verklaard. Dit was wellicht mogelijk geweest indien ook België over een nationale vaarreglementering gebaseerd op het CEVNI had beschikt; zulks is echter (nog) niet het geval. Het ontwerpen van een aparte regeling voor de Gemeenschappelijke Maas bleek ten gevolge hiervan onvermijdelijk. Een moderne vaarreglementering volgens het CEVNI-patroon is verdeeld in een algemeen en een bijzonder deel. Het algemene deel geldt daarbij voor alle wateren waarop het betreffende reglement van toepassing is, terwijl het bijzondere deel afwijkende of aanvullende regels voor individuele vaarwegen bevat. Hoewel in het onderhavige geval de reglementering slechts voor twee vaarweggedeelten geldt is voor het nieuwe Scheepvaartreglement toch het traditionele patroon van het algemeen deel van het CEVNI gevolgd omdat de uniformiteit hiervan inhoudt dat vaste onderwerpen in vaste artikelen worden behandeld. Het Scheepvaartreglement is aldus op eenvoudige wijze te vergelijken met het Rijnvaartpolitiereglement 1983 en het BPR. Aangezien op de onderhavige gedeelten van de Maas slechts recreatievaart en kleinere beroepsvaart was het niet nodig alle in het CEVNI en in de beide andere genoemde in Nederland geldende reglementen geregelde onderwerpen over te nemen.

In het nieuwe reglement zijn voorts een aantal bijzondere gedragsregels opgenomen die aanvullend van karakter zijn op de uniforme CEVNI-regels. Deze betreffen vooral de snelheid en de verschillende vormen van waterrecreatie zoals het varen met snelle motorboten en met zeilplanken (artt. 1.09, derde t/m vijfde lid, 1.20, tweede lid, 2.02, vierde lid, 2.02a en 6.33a – 6.33e).

Zoals in de CEVNI-reglementering gebruikelijk, verwijzen diverse artikelen in het reglement voor de uitvoering daarvan naar «de bevoegde autoriteit». Bijlage I bij het Scheepvaartreglement regelt dit; hierbij is voor een aantal gevallen overleg tussen de Belgische en de Nederlandse beheerder voorzien. De met het toezicht op de naleving van het Scheepvaartreglement belaste ambtenaren mogen overeenkomstig artikel 2 van het verdrag ook op het grondgebied van het andere land optreden. Aldus is een sluitende handhaving verzekerd.

Het van kracht verklaren van het Scheepvaartreglement en van de afgesproken wijzigingen daarvan zal voor het Nederlandse deel van het toepassingsgebied geschieden bij algemene maatregel van bestuur ter

uitvoering van artikel 4 (jo. artikel 19) van de Scheepvaartverkeerswet. Aldus wordt voor het onderhavige Scheepvaartreglement een zelfde procedure gevolgd als voor het van kracht verklaren voor de Rijn in Nederland van het Rijnvaartpolitiereglement (Vgl. de artikelen 19, 23, 41 en 51 van de Scheepvaartverkeerswet).

De algemene maatregel van bestuur voor het van kracht verklaren van het Scheepvaartreglement zal in beginsel in werking dienen te treden op de dag dat het onderhavige verdrag in werking treedt. Bij de uitvoering van artikel 8 van het verdrag zal derhalve met de totstandkoming van deze algemene maatregel van bestuur rekening moeten worden gehouden.

Uit haar aard zal het verdrag wat het Koninkrijk betreft alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
P. Dankert