

Vergaderjaar 2006–2007

**30 863**

## **Goedkeuring van het op 21 december 2005 te Middelburg tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (Trb. 2005, 312)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Algemeen**

Het onderhavige Verdrag beoogt het door Nederland en Vlaanderen gemeenschappelijk te voeren nautisch beheer in het Scheldegebied te regelen. Het geeft gevolg aan een serie politieke afspraken in Memoranda van Overeenstemming (MvO). Het meest recente MvO werd op 11 maart 2005 in Den Haag ondertekend door de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en hun Vlaamse collega, de Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur. Dit MvO is bij brief van 11 maart 2005 door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer gezonden. Bespreking heeft op 20 december 2005 plaatsgevonden in een algemeen overleg met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 20 december 2005.<sup>1</sup>

Het onderhavige Verdrag werd gelijk met drie andere verdragen inzake het Schelde-estuarium op 21 december 2005 in Middelburg ondertekend. Bij elk van de vier verdragen behoort een door Nederland en Vlaanderen gezamenlijk overeengekomen en vastgestelde Gemeenschappelijke Toelichting. De Gemeenschappelijke Toelichting bij het onderhavige Verdrag wordt hierbij gevoegd. Deze memorie van toelichting dient ter verduidelijking van enkele punten die in de Gemeenschappelijke Toelichting onvoldoende of niet ter sprake komen.

#### **Juridisch-historische achtergrond**

Wat betreft de voorgeschiedenis van het onderhavige Verdrag kan worden volstaan met een verwijzing naar de Algemene Toelichting in de Gemeenschappelijke Toelichting.

Het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) betreft de gezamenlijke zorg van Nederland en Vlaanderen voor de afwikkeling van een veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied (zie artikel 3, in relatie tot artikel 1, onder (i) en (j)). Binnen het GNB vervult de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC), die in 1839 bij het Scheidingsverdrag (Stb. 1839, 26) werd opgericht en waarvan de taken in de loop van de geschiedenis op basis van verdragen zijn toegenomen,

<sup>1</sup> Zie respectievelijk Kamerstukken II 2004–2005, 26 980, nr. 21, Kamerstukken II 2005–2006, 26 980, nrs. 22, 25 en 27.

een belangrijke functie. In de PC hebben sinds jaar en dag zowel voor Nederland als voor het Vlaams Gewest (voorheen voor België) hoge ambtenaren zitting. Voor Nederland zijn deze afkomstig van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

### **Artikelsgewijze toelichting**

De PC heeft tot voornaamste taak het stellen van regels voor het nautisch beheer in het Scheldegebied (artikel 4, derde lid), die in de plaats zullen treden van wettelijke voorschriften in Nederland en het Vlaams Gewest (artikel 5, zesde lid). In artikel 5 van het Verdrag wordt de reikwijdte van deze regelstelling beschreven en duidelijk begrensd. Omdat de PC niet valt aan te merken als een volkenrechtelijke organisatie in de zin van artikel 92 van de Grondwet, maar op grond van het verdrag niettemin bindende besluiten kan nemen, is in artikel 2 van dit wetsvoorstel een voorziening opgenomen die er toe strekt dat de besluiten van de PC geen afzonderlijke goedkeuring van de Staten-Generaal behoeven.

De strafbaarstelling van overtredingen van de door de PC vastgestelde regels is geregeld in een afzonderlijk wetsvoorstel tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet, de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en de Arbeidstijdenwet dat gelijktijdig met dit voorstel van wet is ingediend.

De gevolgen van de opdracht van regelgevende taken aan de PC zullen voor de Nederlandse rechtsorde, hoewel uniek, toch beperkt blijven. Op termijn zullen het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen vervangen worden door regelingen van de PC. Verder zal het Loodsplichtbesluit 1995 wijziging moeten ondergaan. Dit alles betreft nautisch-technische regelgeving met een uitvoeringsgericht karakter. Het grote voordeel van deze constructie is dat op dezelfde rivier in het vervolg één nautisch regime van kracht wordt. De veiligheid in de Schelderegio is daarmee in het bijzonder gediend.

Voorts heeft de PC de taak om de veiligheid van de scheepvaart in meer algemene zin te bewaken en te bevorderen (artikel 2, derde lid). De PC is in dit kader onder meer verplicht om, met betrekking tot de veiligheid in het Scheldegebied, binnen een jaar na de inwerkingtreding van het Verdrag, een werkplan voor te leggen aan partijen inzake de beschikbaarheid van kwalitatief en kwantitatief adequaat rampenbestrijdingsmaterieel.

De uitvoering van de door de PC te stellen regels ligt bij de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA), die wordt gevormd door elk één ambtenaar van Nederland en het Vlaams Gewest (artikel 6). Voor Nederland is dit de Rijkshavenmeester Westerschelde. De GNA heeft voorts een belangrijke taak bij de behandeling van scheepvaartincidenten. Bij de bestrijding van calamiteiten te water die effect kunnen hebben op het land zal zij een schakelfunctie vervullen in de relatie tot de autoriteiten belast met de rampenbestrijding. De PC en de GNA worden bijgestaan door een Secretariaat (artikel 7).

De in artikel 8 van het Verdrag omschreven ketenbenadering omvat een regeling tussen de PC en de GNA, enerzijds, en de havenautoriteiten en de in artikel 1, onder m, van het Verdrag omschreven nautische dienstverleners, anderzijds, die een onderling afgestemde en geïntegreerde verkeersbegeleiding in het Scheldegebied tussen de zee en de ligplaats van schepen verzekert.

De verregaande samenwerking binnen het GNB vraagt om afstemming op juridisch terrein. In de artikelen 9, 10 en 11 van het Verdrag zijn daarom bepalingen opgenomen over de openbaarheid van documenten, de rechtsbescherming van gebruikers van het Scheldegebied tegen de door de PC te stellen regels en de uitvoeringsbesluiten van de GNA, die overigens een administratiefrechtelijk karakter hebben, alsmede op het gebied van het strafrecht. Deze regelingen zijn inherent aan grensoverschrijdende samenwerking tussen landen met eigen rechtssystemen. Artikel 12 van het Verdrag omvat een stelsel van bepalingen dat de PC, dan wel Nederland of het Vlaams Gewest, de mogelijkheid geeft bezwaar te maken tegen ontwikkelingen buiten het nautisch beheer, die naar de mening van de PC, Nederland of het Vlaams Gewest een negatieve invloed kunnen hebben op het nautisch beheer.

Het onderhavige Verdrag noodzaakte tot wijziging van de bijlage bij het op 11 januari 1995 te Middelburg totstandgekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaams Gewest tot herziening van het Reglement ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdeling 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement) (Trb. 1995, 48). Deze wijziging is neergelegd in artikel 14 van het Verdrag. Deze wijziging maakt het mogelijk om tot een uniform loodsplichtregime voor het gehele Scheldegebied te komen.

De bijlage bij het onderhavige Verdrag betreft de arbitrageprocedure en is van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van de bijlage behoeven ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring terzake voorbehouden.

### **Koninkrijkspositie**

Dit Verdrag zal wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, naar zijn aard alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
B. R. Bot

# **Gemeenschappelijke toelichting bij het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied**

## **ALGEMENE TOELICHTING**

Met het voorliggend Verdrag beogen Nederland en Vlaanderen de instelling van een gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied.

De nauwe samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen inzake het nautisch beheer in de Schelderegio is gegroeid vanuit de Permanente Commissie. Deze commissie, ingesteld bij het Tractaat tussen Nederland en België van 19 april 1839, hield zich tot aan de Tweede Wereldoorlog nagenoeg uitsluitend bezig met het houden van toezicht op het loodswezen en de betonning. Na de Tweede Wereldoorlog zijn de invloedssfeer en de bevoegdheden van de Permanente Commissie stelselmatig toegenomen. Onder impuls van de commissie zijn de volgende verdragen tot stand gekomen:

- het Verdrag regelende de verlichting en de bebakening van de Westerschelde en haar mondingen van 23 oktober 1957;
- de Overeenkomst inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen van 29 november 1978.

Door de beide verdragen werden de toezichthoudende bevoegdheden van de Permanente Commissie uitgebreid tot de gehele vaarwegmarkering en de Schelderadarketen. Bovendien verwierf de commissie in beide verdragen uitvoerende bevoegdheden.

De redactie van het (herziene) Scheldereglement, vastgesteld bij het Verdrag van 11 januari 1995, gebeurde onder auspiciën van de Permanente Commissie. Overigens verkreeg de Permanente Commissie in het (herziene) Scheldereglement bevoegdheden tot het stellen van nadere regels over specifieke onderwerpen.

Vanaf medio het vorig decennium is de rol van de Permanente Commissie geleidelijk verbreed tot het zo veel als mogelijk gezamenlijk instaan voor de afwikkeling van een veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied. Hierbij ging de aandacht van de commissie vooral uit naar de zich opdringende afstemming tussen het Nederlands en Vlaams nautisch beleid wat de Schelderegio betreft. Voorts werkte de Permanente Commissie, in overleg met de betrokken loodsdiensten, de beleidskaders uit voor de verhoging van de kwaliteit en de kostenefficiëntie van de dienstverlening van de Nederlandse en Vlaamse loodsdiensten door middel van een samenwerkingsverband. Zo ontwikkelde de Permanente Commissie zich steeds meer tot een gezamenlijk nautisch beleidsorgaan.

Het constructieve overleg binnen de Permanente Commissie heeft uiteindelijk geleid tot ministeriële afspraken om de nautische samenwerking verder uit te bouwen en te vervolledigen door middel van het instellen van een gemeenschappelijk nautisch beheer dat vertrekt vanuit het gezamenlijk belang van een veilige en vlotte scheepvaart. De eerste afspraken daarover zijn vastgelegd in het op 5 februari 2001 te Kallo tot stand gekomen Memorandum van Overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium.

In onderdeel B van het Tweede Memorandum van Overeenstemming ten aanzien van het Schelde-estuarium, door de bevoegde Nederlandse en Vlaamse bewindslieden ondertekend te Vlissingen op 4 maart 2002, is o.m. het volgende afgesproken: *«Het nautisch beheer in het Scheldegebied zal vanaf 1 januari 2003 gemeenschappelijk door Nederland en Vlaanderen reeds de facto worden uitgeoefend, vooruitlopend op een juridische en verdragsrechtelijke formalisering daarvan. De Permanente*

*Commissie zal fungeren als gemeenschappelijk beleidsorgaan; het gemeenschappelijk nautisch beheer zal binnen de door de Permanente Commissie te stellen kaders worden uitgeoefend door een in te stellen Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.»* Op grond van deze afspraak is het gemeenschappelijk nautisch beheer sedert 1 januari 2003 inderdaad toegepast op vrijwillige en niet juridisch geformaliseerde basis. Dit vormt de grondslag van een vruchtbaar groeiproces waarbij de Permanente Commissie zich verder ontwikkelt in haar rol van gezamenlijk beleidsorgaan en waarbij een Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit als gezamenlijk beheersorgaan instaat voor de dagelijkse zorg voor een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer.

In onderdeel C van het op 11 maart 2005 te 's-Gravenhage ondertekende Derde Memorandum van Overeenstemming hechten de bewindslieden, ter behartiging van een veilige en vlotte scheepvaart, bijzondere waarde aan een optimale invulling van de ketenbenadering, namelijk een geïntegreerde verkeersafwikkeling vanaf zee tot aan de aanlegplaats in een Scheldehaven, of omgekeerd. Verder verbinden de bewindslieden zich ertoe om te streven naar een verdragsrechtelijke formalisering van het gemeenschappelijk nautisch beheer per 1 januari 2006. Voorliggend Verdrag strekt tot de bedoelde verdragsrechtelijke formalisering. Conform de memorandumafspraken en vertrekkende van het gezamenlijk belang van een veilige en vlotte scheepvaart, zijn de belangrijkste pijlers van het Verdrag:

- het uitbreiden van de bevoegdheden van de Permanente Commissie zodat zij kan optreden als volwaardig beleidsorgaan; daartoe zal de commissie over een aantal welomschreven nautische onderwerpen zelf regels kunnen vaststellen;
- de instelling van een gezamenlijk beheersorgaan: de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit; die gemeenschappelijke autoriteit zal de nautische beheersbevoegdheden uitoefenen die thans op basis van de interne regelgeving aan de wederzijds bevoegde beheersautoriteiten zijn toegekend;
- het realiseren en concretiseren van de ketenbenadering.

Aan Vlaamse zijde dient te worden opgemerkt dat voorliggend Verdrag terdege rekening houdt met de in de Belgische federale staatsordening geldende bevoegdheidsverdeling. Het Vlaams Gewest is bevoegd voor het volledige nautisch beheer, inbegrepen loods- en verkeersbegeleidingsdiensten, en de desbetreffende regelstelling. Het Verdrag komt niet op het terrein voorbehouden aan de federale overheid, welke bevoegd is voor het uitvaardigen van algemene vaarregels aan schepen en het opleggen van technische voorschriften aan schepen.

Deze Gemeenschappelijke Toelichting vormt de overeenstemming tussen Partijen, bedoeld in Artikel 31, tweede lid, onder a, van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht (23 mei 1969) en wordt door Partijen beschouwd als een primair middel van interpretatie. De documenten die de voorbereidende werkzaamheden en de omstandigheden waaronder dit Verdrag werd gesloten weergeven, zoals de LTV Schelde-estuarium en de Memoranda van Overeenstemming van 5 februari 2001, 4 maart 2002 en 11 maart 2005, kunnen als beleidsvoorbereidende documenten van niet juridische aard in geval van noodzaak aanvullende middelen van uitlegging vormen in de zin van Artikel 32 Verdragenverdrag. Tot de aanvullende middelen van uitlegging behoren evenwel niet de stukken, zoals verslagen, rapportages van werkgroepen en concept-verdragsteksten, die door de delegaties die op 4 mei 2005 de onderhandelingen over dit Verdrag en drie andere verdragen zijn begonnen, zijn opgesteld.

Samen met het voorliggend Verdrag werden op 21 december 2005 de volgende verdragen ondertekend:

- Verdrag inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven;
- Verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en beheer in het Schelde-estuarium;
- Verdrag betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

De vier verdragen raken en beïnvloeden elkaar. De Nederlandse en Vlaamse Regeringen hebben dan ook afgesproken dat deze, ook gezien de weerslag van het proces van geven en nemen dat aan onderhandelingen inherent is, als één pakket ter goedkeuring aan de parlementen worden aangeboden.

## **ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### **Preambule**

Vooreerst wordt herinnerd aan de hierboven geschetste voorgeschiedenis van het gemeenschappelijk nautisch beheer.

Verder wordt de overtuiging uitgesproken dat het gemeenschappelijk nautisch beheer een optimaal, veilig en vlot gebruik van de vaarweg-capaciteit zal bevorderen. Dit zal zowel de toegankelijkheid van de Scheldehavens als de veiligheid van de scheepvaart ten goede komen. Daarmee wordt tevens een positieve bijdrage geleverd aan de haven- en transporteconomie alsmede aan de veiligheid van de burgers in de Schelderegio (externe veiligheid).

Hiermee wordt ook tegemoet gekomen aan het volgende beleidsdoel 2030 van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium ten aanzien van de toegankelijkheid: *«Het nautisch beheer van de vaarwegen in het estuarium wordt gezamenlijk uitgevoerd. Dit draagt bij tot een maximalisatie van de capaciteit van de beschikbare vaarwegen in samenhang met voldoende veiligheid.»*

Vervolgens wordt verwezen naar de reeds onder de algemene toelichting aangehaalde pijlers van het Verdrag: de Permanente Commissie als gezamenlijk beleidsorgaan, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit als beheersorgaan, en de ketenbenadering.

Tot slot wordt de verwachting uitgesproken dat het gemeenschappelijk nautisch beheer een positieve impuls zal geven aan de samenwerking op overige beleidsdomeinen ten aanzien van het Schelde-estuarium.

### **Artikel 1 – Definities**

In dit Artikel zijn een aantal noodzakelijke begripsbepalingen opgenomen, waarvan de belangrijkste hieronder nader worden toegelicht.

#### *Litterae i en j – (gemeenschappelijk) nautisch beheer*

De definitie van nautisch beheer is identiek aan de in het kader van de Permanente Commissie gehanteerde omschrijving: de zorg voor de afwikkeling van een veilig en vlot scheepvaartverkeer. Daarmee is het nautisch beheer ondubbelzinnig omschreven, waarbij geen verwarring mogelijk is met het technisch beheer. Het nautisch beheer staat in voor het veilig en vlot gebruik van de vaarweg door de scheepvaart, terwijl het technisch beheer zorgt voor de infrastructuur van de vaarweg. De belangrijkste instrumenten voor de uitoefening van het nautisch beheer zijn: informatievoorziening, verkeersbegeleiding, vaarwegmarkering en het loodsen. Het gemeenschappelijk nautisch beheer is gedefinieerd als het door

Nederland en Vlaanderen gezamenlijk gevoerde nautisch beheer in het Scheldegebied.

#### *Littera k – schip*

De definitie is overgenomen uit Artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van de Nederlandse Scheepvaartverkeerswet. Nagenoeg gelijklopende definities zijn opgenomen in de scheepvaartreglementen van kracht in het Belgische gedeelte van het Scheldegebied.

#### *Littera l – verkeersbegeleiding*

De omschrijving sluit aan op:

- de internationaal overeengekomen definitie in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), in het bijzonder in de IMO-resolutie A.857(20) van 27 november 1997;
- de definitie in de Europese richtlijn 2002/59/EG van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatie-systeem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad.

#### *Littera m – ketenbenadering*

Via het begrip ketenbenadering wordt het reeds bestaande en onderkende belang van samenwerking tussen de nautische rivierbeheerders (Permanente Commissie en Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit) en de havens expliciet gemaakt. De eisen die de schaalvergroting van de scheepvaart aan de verkeersbegeleiding stelt, nopen tot de intensivering van de samenwerking in het kader van de ketenbenadering.

Het doel van de ketenbenadering kan worden omschreven als het zo efficiënt mogelijk afwickelen van de scheepvaart vanaf de aanlooproutes in zee tot aan de havenkade en omgekeerd, waarbij de nautische dienstverlening op de rivier en deze in de haven optimaal op elkaar moeten aansluiten. Dit houdt in dat het dagelijks nautisch beheer in de haven en dat op de rivier, inclusief de nautische dienstverlening, dermate op elkaar worden afgestemd dat een schip dat de Schelde opvaart op een ononderbroken wijze kan blijven doorvaren tot aan de aanlegplaats in de haven en dat een schip dat de aanlegplaats verlaat op een ononderbroken wijze kan doorvaren tot aan de open zee. Hierbij moet rekening worden gehouden met de diverse betrokken belangen, waarvan de belangrijkste zijn:

- de vlotheid van het scheepvaartverkeer en de daaruit afgeleide belangen inzake transport- en haveneconomie;
- de veiligheid van het scheepvaartverkeer en de daaruit afgeleide belangen inzake externe veiligheid en milieu.

De ketenbenadering wordt nader geregeld in Artikel 8.

#### *Littera q – verkeersaanwijzing*

De definitie van verkeersaanwijzing is gebaseerd op de betreffende definitie in de Nederlandse Scheepvaartverkeerswet en op gelijkaardige bepalingen in het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (Artikel 54), het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde (Artikel 47) en het Belgische resp. Nederlandse Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (Artikel 52 resp. 53). Dergelijke verkeersaanwijzingen kunnen worden gegeven in het belang van de veiligheid van de scheepvaart alsook voor de instandhouding der werken. Verkeersaanwijzingen beogen het voorkomen van gevaarlijke situaties alsook van verkeerscongesties.



Verkeerstekens (verkeersborden, verkeerslichten) en bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken vallen onder vaarwegmarkering in ruime zin. Hiermee kan de nautische vaarwegbeheerder:

- het scheepvaartverkeer inlichten over de toestand in een bepaald gedeelte van een scheepvaartweg;
- aan het scheepvaartverkeer een inlichting, aanbeveling, gebod of verbod onderscheidenlijk opheffing van een gebod of verbod geven voor het verkeersgedrag in een bepaald gedeelte van een scheepvaartweg.

De definities zijn gebaseerd op de betreffende omschrijvingen in de Nederlandse Scheepvaartverkeerswet.

## **Artikel 2 – Doel en voorwerp van het Verdrag**

### *Eerste lid*

Behoudens de bevoegdheden van de Permanente Commissie, valt het nautisch beheer op de respectieve grondgebieden tot op heden de jure onder de verantwoordelijkheid van de wederzijds daartoe bevoegde autoriteiten. Het Verdrag beoogt een nieuwe situatie welke wordt gekenmerkt door een gezamenlijke Nederlands-Vlaamse behartiging van belangen, uitoefening van bevoegdheden en aanvaarding van verantwoordelijkheden met betrekking tot de afwikkeling van een veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied.

### *Tweede lid*

Het tweede lid besteedt aandacht aan het gezamenlijk belang van het gemeenschappelijk nautisch beheer: veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer.

De veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer zijn evenwaardige belangen die nauw met elkaar verweven zijn. Zonder veiligheid geen vlotheid en omgekeerd. Onveilige verkeerssituaties verhinderen de vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer, terwijl verkeerscongesties leiden tot onveiligheid. Daarom streeft het gemeenschappelijk nautisch beheer naar een optimaal evenwicht tussen het veiligheids- en vlotheidsniveau en beoogt het die niveaus, rekening houdend met hun onderlinge relatie, minstens in stand te houden en zo mogelijk te verbeteren. Een veilige en vlotte verkeersafwikkeling leidt tot positieve maatschappelijke effecten. Een veilig scheepvaartverkeer bevordert de externe veiligheid (nl. die van de omgeving, oeverbevolking, infrastructuur) en de bescherming van het milieu. Een vlot scheepvaartverkeer komt ten goede van de transport- en haven economie.

Het gemeenschappelijk nautisch beheer is een dynamisch gegeven en zal worden aangepast aan de internationale en Europeesrechtelijke normen alsmede aan de ontwikkelingen op technologisch, nautisch en transport-economisch gebied. Onder normen worden de harde en in principe ook de zachte normen verstaan: de relevante internationale verdragen, Europese verordeningen, Europese richtlijnen, IMO-resoluties, aanbevelingen van IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities), etc. Technologische ontwikkelingen slaan vooral op de toepassing van moderne navigatie-ondersteunende middelen zoals elektronische zeekaarten, Automatic Identification Systems, precisienavigatiesystemen, enz.

### *Derde lid*

Verdragsluitende Partijen hechten grote waarde aan de borging van de



veiligheid en vlotheid op en rondom de Westerschelde. Thans doet de Permanente Commissie daartoe reeds het nodige. Binnen het kader van haar bevoegdheden heeft zij het programma «Nautische Veiligheid Westerschelde» opgesteld, waarin een reeks nautische bronmaatregelen wordt geïmplementeerd ter voorkoming van scheepsongevallen en ter bevordering van het vlotheidsniveau. Naast nautische bronmaatregelen worden door de bij interne wetgeving aangewezen organen rampenplannen opgesteld. Om deze rampenplannen uit te kunnen voeren, is materieel in de vorm van sleepboten, blusboten, etc. benodigd. Vanuit haar specifieke nautische deskundigheid is de Permanente Commissie in het bijzonder in staat de Verdragsluitende Partijen te adviseren over de te treffen materiële voorzieningen ter voorkoming en bestrijding van de gevolgen van nautische incidenten en ongevallen. Verdragsluitende Partijen engageren zich nadrukkelijk waarnodig de uitvoering van het plan af te stemmen met de daartoe bevoegde overheden en autoriteiten.

#### *Vierde lid*

Daar het Scheldegebied als één beheersgebied wordt beschouwd, is het niet wenselijk dat schepen afhankelijk van hun bestemming of van het territorium waarop ze zich bevinden, aan andere regels worden onderworpen.

Daarom is een havenneutrale benadering één van de leidende principes van het gemeenschappelijk nautisch beheer met als doel het bewerkstelligen van een integraal nautisch regime voor het hele Scheldegebied. Hierbij aansluitend bepaalt Artikel 3, vierde lid, trouwens dat het gemeenschappelijk nautisch beheer van toepassing is op alle schepen die het Scheldegebied bevaren.

Ook het realiseren en concretiseren van de ketenbenadering moet vanuit een havenneutrale benadering gebeuren; zie desbetreffend ook Artikel 8, vijfde lid.

#### *Vijfde lid*

Deze benchmark-bepaling moet verzekeren dat het geheel van nautische voorschriften van toepassing in het Scheldegebied in lijn ligt met dat voor andere Nederlandse, Vlaamse en Europese havens. Afwijkingen op basis van het karakter van de vaarwegen in het Scheldegebied zijn mogelijk. Deze afwijkingen kunnen de perken van de internationale normen evenwel niet te buiten treden en kunnen daarmee als zodanig geen afbreuk doen aan het level playing field in de Hamburg–Le Havre range en dus aan de concurrentiepositie van de Scheldehavens.

#### *Zesde lid*

Door een gezamenlijke inzet van de periodiek beschikbaar te stellen middelen bereiken de Partijen een verhoogd niveau van kwaliteit en kostenefficiëntie van de dienstverlening aan de scheepvaart. Die middelen betreffen:

- geldelijke middelen;
- materiële en infrastructurele middelen zoals gebouwen, informatiesystemen, vaarwegmarkering, navigatie-ondersteuning, Schelderadarketen;
- het personeel ter ondersteuning van de Permanente Commissie, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en het Secretariaat, alsmede het personeel in het kader en ter uitvoering van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen van 29 november 1978.

Dit lid houdt evenwel niet in dat de regeringen automatisch moeten

ingaan op alle door de Permanente Commissie geformuleerde vragen om bijkomende middelen.

#### *Zevende lid*

Deze bepaling bevestigt duidelijkheidshalve dat het gemeenschappelijk nautisch beheer geen afbreuk kan doen aan de bestaande volkenrechtelijke regelen inzake de scheepvaart die Nederland en Vlaanderen binden en die gelden op de onder dit Verdrag vallende scheepvaartwegen. Zo gelden krachtens het VN Zeerechtverdrag de vrijheid van scheepvaart in de exclusieve economische zone van België en Nederland, en het recht van onschuldige doorvaart in de territoriale zee van beide landen. De scheepvaart op de Schelde is ingevolge de verdragen van 1815 en 1839 eveneens vrij. Voorts liggen relevante bepalingen neer in bijzondere verdragen zoals het SOLAS-Verdrag, dat een afzonderlijke regel bevat over de organisatie van verkeersbegeleidingsdiensten door staten. Voorliggend Verdrag vult dit bestaande volkenrechtelijke kader nader in wat het Scheldegebied betreft. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de bedoelde volkenrechtelijke regelen geen absoluut recht op vrije scheepvaart vestigen, maar uitdrukkelijk een reglementering van de scheepvaart mogelijk maken. Zie in die zin bijvoorbeeld Artikel 21 van het Zeerechtverdrag wat betreft de territoriale zee, en Artikel 109 van de Slotakte van Wenen specifiek wat betreft de Schelde.

### **Artikel 3 – Toepassingsgebied**

#### *Eerste lid*

Hierin wordt het geografisch toepassingsgebied omschreven. *Onderdeel a* legt vast dat de Westerschelde en haar aanlooproutes, gelegen in het zeewaartse werkingsgebied van Vessel Traffic Services Schelde en haar Mondingen (VTS-SM), onder het toepassingsgebied vallen. Dat de Permanente Commissie het zeewaartse werkingsgebied van VTS-SM vaststelt, is conform de bestaande praktijk.

Wat de aanlooproutes betreft wordt er onderscheid gemaakt tussen:

- 1° de scheepvaartwegen gelegen in de territoriale zee; en
- 2° de scheepvaartwegen gelegen in andere maritieme zones, waarbij een dynamische verwijzing naar de aanmelding van VTS-SM bij de Internationale Maritieme Organisatie is opgenomen. Dergelijke aanmelding omvat immers een internationale begrenzing van VTS-SM. De dynamische verwijzing houdt in dat als gevolg van wijzigingen in de aanmelding de geografische werkings sfeer van het Verdrag kan worden uitgebreid of ingekrompen. In de betreffende scheepvaartwegen is het gemeenschappelijk nautisch beheer evenwel slechts van toepassing voor zover het materies betreft waarvoor de Partijen overeenkomstig het internationaal recht in de betreffende maritieme zones bevoegd zijn.

Het geografisch toepassingsgebied vastgelegd in onderdeel a, impliceert dat de van de aanlooproutes aftakkende scheepvaartwegen naar de Vlaamse kusthavens Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge niet onder het toepassingsgebied ressorteren. Het nautisch beheer op die aftakkende scheepvaartwegen blijft onder bevoegdheid van de Vlaamse overheid die het aldaar uitgeoefend nautisch beheer evenwel zal moeten afstemmen op het gemeenschappelijk nautisch beheer op de westelijke aanlooproutes naar de Westerschelde. Het spreekt voor zich dat de Verdragssluitende Partijen wederzijds overleg plegen inzake nautische maatregelen en regels welke gelden buiten het toepassingsgebied van dit Verdrag, maar die wel van invloed kunnen zijn op het gemeenschappelijk nautisch beheer.

De havenbekkens van Vlissingen, Vlissingen Oost, Breskens en Terneuzen vallen evenmin onder het toepassingsgebied. Hetzelfde geldt voor de havens Perkpolder en Walsoorden.

De litterae b, c en d omschrijven het toepassingsgebied op het Kanaal van Gent naar Terneuzen en op de Beneden-Zeeschelde.

*Littera b – Nederlands deel van het Kanaal Gent–Terneuzen*

Het toepassingsgebied op het Nederlands gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen is overeenkomstig de omschrijving van het kanaal opgenomen in Artikel 1, eerste lid, onderdeel a, van het (Nederlandse) Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen. De zijkanalen behoren daarmee niet tot het toepassingsgebied van het gemeenschappelijk nautisch beheer.

*Littera c – Belgisch deel van het Kanaal Gent–Terneuzen*

Het toepassingsgebied op het Belgisch gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen betreft alleen het eigenlijke kanaal, conform de omschrijving van het Nederlands gedeelte. Het gemeenschappelijk nautisch beheer is daarmee niet van toepassing op de zijkanalen en de dokken van het Gentse havengebied.

Als zuidwaartse grens is de Meulestedebrug vastgelegd. Het kanaalgedeelte ten zuiden van die brug behoort immers niet tot het eigenlijke havengebied en wordt bovendien niet door de zeescheepvaart gebruikt.

*Littera d – Beneden-Zeeschelde*

De zuidelijke begrenzing van het toepassingsgebied op de Beneden-Zeeschelde is in lijn met de begrenzing van de Beneden-Zeeschelde opgenomen in Artikel 1, paragraaf 2, van het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde. De havendokken van Antwerpen en zijkanalen ressorteren niet onder het toepassingsgebied.

*Tweede lid*

Om te voorkomen dat het Verdrag telkens gewijzigd zou moeten worden om de omschrijving van het toepassingsgebied aan te passen aan infrastructurale veranderingen, kan de Permanente Commissie de omschrijving en begrenzing van de in het eerste lid genoemde scheepvaartwegen aanpassen (zie ook Artikel 5, tweede lid, littera i).

*Derde lid*

Voor de duidelijkheid wordt hier expliciet vastgelegd dat de havendokken en aanlegplaatsen die in verbinding staan met de onder het eerste lid vermelde scheepvaartwegen, niet tot het toepassingsgebied behoren. Dit neemt niet weg dat krachtens Artikel 8 een ketenbenadering Scheldegebied-havengebieden zal worden gerealiseerd.

*Vierde lid*

Inzake het functioneel toepassingsdomein wordt vastgelegd dat het gemeenschappelijk nautisch beheer van toepassing is op alle schepen in het geografisch toepassingsgebied omschreven in de voorgaande leden, dus zowel op Scheldevaarders (bestemming Vlaamse Scheldehaven) als wetschepen (bestemming Nederlandse Scheldehaven) en zowel op beroepsvaart (zeevaart, binnenvaart, visserij, werkvaart, enz.) als recreatievaart. Het voormelde vereist een aanpassing van het Schelde-

reglement dat nu enkel voor de Scheldevaarders het loodsen en beloodsen regelt. Op grond van Artikel 2, derde lid, beoogt het gemeenschappelijk nautisch beheer een uniform nautisch regime voor het hele Scheldegebied. Het Scheldereglement moet dan ook zo worden gewijzigd dat de relevante bepalingen inzake het loodsplichtregime ook van toepassing zijn op wetschepen. Zie hiervoor ook de toelichting bij Artikel 14 inzake de wijziging van het Scheldereglement.

Het vierde lid doet overigens geen afbreuk aan de posities van beide Partijen omtrent het recht van scheepvaart op de Schelde voor oorlogsschepen, dat immers het buitenlands beleid en het beleid op het gebied van defensie betreft en dat overigens in België in principe onder de federale bevoegdheid valt. Wel heeft de Permanente Commissie de bevoegdheid om wat betreft het nautisch beheer desgevallend afzonderlijke regels voor oorlogsschepen vast te stellen (zie ook Artikel 5, vierde lid), waarover zij moet beschikken om evidente verkeerstechnische redenen.

#### **Artikel 4 – Permanente Commissie**

##### *Eerste lid*

De regeling van de benoeming en het ontslag van de Permanente Commissarissen is overeenkomstig het vroegere Artikel 31, tweede lid, van het Scheldereglement. In Nederland gebeurt de benoeming in de praktijk door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

##### *Tweede lid*

Het tweede lid houdt een bevestiging in van de taken en bevoegdheden van de Permanente Commissie haar toegekend in de opgesomde verdragen. In de hierop volgende leden krijgt de Permanente Commissie bijkomende taken en bevoegdheden.

##### *Derde lid*

De Permanente Commissie wordt gemachtigd tot het stellen van regels met betrekking tot het nautisch beheer. Dit wordt nader uitgewerkt in Artikel 5. De regels vastgesteld door de Permanente Commissie, zullen niet strijdig mogen zijn met de verdragen bedoeld in het tweede lid. Verder zal de Permanente Commissie de rechten van de scheepvaart bedoeld in Artikel 2, zesde lid, in acht moeten nemen. De verdragen bedoeld in het tweede lid kunnen, inzonderheid ingevolge uitvoering van het vijfde lid, wijzigingen ondergaan. In dergelijk geval moet de verwijzing «onverminderd de verdragen» worden geacht te slaan op de gewijzigde verdragen.

##### *Vierde lid*

De taken en bevoegdheden van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit worden geregeld in Artikel 5. Ook kan de Permanente Commissie krachtens Artikel 5, derde lid, taken en bevoegdheden opdragen aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. Het is nuttig dat de Permanente Commissie de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit aanwijzingen kan geven ten aanzien van de uitoefening van haar taken en bevoegdheden, hetgeen in het onderhavig lid wordt geregeld.

#### *Vijfde lid*

De Permanente Commissie kan voorstellen doen tot wijziging van de verdragen opgesomd onder litterae b, c en d van het tweede lid, als de commissie vaststelt dat dergelijke wijzigingen gewenst zijn om een het gemeenschappelijk nautisch beheer te verbeteren. Om dezelfde redenen kan de Permanente Commissie ook voorstellen doen tot wijziging van het onderhavig Verdrag zelf. De bedoelde wijzigingen kunnen zich bijvoorbeeld voordoen naar aanleiding van een toekomstige herschikking van de bevoegdheidsregeling tussen de Vlaamse en Belgische federale overheid.

#### *Zesde lid*

Deze bepaling voorziet in de verplichting voor de Permanente Commissie het gemeenschappelijk nautisch beheer te evalueren om waar nodig te kunnen bijsturen.

#### *Zevende lid*

Dat de Permanente Commissie bij consensus beslist, is een bevestiging van de van oudsher bestaande praktijk. Dat eenzijdige beslissingen zijn uitgesloten, spoort met het voor het gemeenschappelijk nautisch beheer leidend principe van gezamenlijke en evenwaardige bevoegdheden en verantwoordelijkheden zoals bepaald in Artikel 2, eerste lid.

#### *Achtste lid*

De Permanente Commissie regelt haar werkzaamheden in een huishoudelijk reglement.

#### *Negende lid*

In de Permanente Commissie is afgesproken dat in ieder geval de door haar te regelen beslissingsprocedures van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit tegelijkertijd met het voorliggend Verdrag in werking zullen treden. Deze regeling zal ook een afwegingskader inhouden waarop de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zich moet baseren bij het nemen van haar beslissingen.

De beslissingsprocedures zullen rekening moeten houden met hetgeen daarover in Artikel 6, eerste lid, is bepaald: «*Het alzo samengestelde orgaan beslist en treedt naar buiten toe op als één entiteit. Eenzijdige beslissingen door de samenstellende delen van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zijn uitgesloten.*» De beslissingsprocedures zullen ook betrekking hebben op Artikel 6, vijfde lid.

De beslissingsprocedures zullen zodanig functioneel moeten zijn dat recht wordt gedaan aan zowel het voornoemde karakter van de besluitvorming als aan de noodzaak om in de operationele praktijk onmiddellijk te kunnen optreden.

#### *Tiende lid*

De Permanente Commissie staat in voor de inrichting van het Secretariaat waarvan de taken worden geregeld in Artikel 7. De Permanente Commissie kan dus zelf regelingen treffen met betrekking tot de werkzaamheden, de organisatievorm, de inzet van personeel, de financiën, enz.

### **Artikel 5 – Regelstelling**

Dit Artikel geeft nadere invulling aan de op grond van Artikel 4, derde lid, aan de Permanente Commissie toegekende regelstellende bevoegdheid.

De toekenning van regelgevende bevoegdheden aan de Permanente Commissie heeft uiteraard invloed op de bestaande regelgeving in Nederland en Vlaanderen. Het komt er op neer dat de materie die thans geregeld is in de scheepvaartreglementen in de betrokken landen na inwerkingtreding van het verdrag op verdragsrechtelijk niveau wordt geregeld (althans voor zover deze materie in Vlaanderen behoort tot de gewestelijke bevoegdheid). De Verdragsluitende Partijen hebben zich ingespannen om de totstandkoming van regelgeving met de nodige waarborgen te omkleden. Er is voorzien in een adviseringstraject en een motiveringsplicht. Vaststelling, bekendmaking en inwerkingtreding zijn adequaat geregeld. Verder kan regelgeving alleen worden vastgesteld wanneer de in het verdrag limitatief aangegeven belangen daarmee worden beschermd. Bovendien is het aantal onderwerpen waarover regels kunnen worden gesteld limitatief opgesomd, en beperkt tot zuiver nautisch-technische aangelegenheden. In veel gevallen gaat het daarbij om (aanvulling van) regels die toch al internationaal geharmoniseerd zijn. Een aantal voorbeelden kunnen dit verder verduidelijken. Het gaat bijv. om regels die de bevoegde nautische autoriteit machtigen om voor schepen ankerplaatsen aan te wijzen, of om regels die de beheerder van de vaarweg het recht geven nautisch-technische voorwaarden te stellen aan een bijzonder transport.

#### *Eerste lid*

De Permanente Commissie kan eerst tot regelgeving overgaan indien daarmee een van de opgesomde belangen wordt gediend. Dit vormt een begrenzing van de bevoegdheden van de Permanente Commissie. Die begrenzing is evenwel niet zodanig eng dat de Permanente Commissie daardoor onvoldoende in staat zou zijn om gepast op de nautische realiteit te kunnen inspelen.

Het onder a vermelde belang is het voornaamste belang van het gemeenschappelijk nautisch beheer: een veilige en vlotte scheepvaart. De onder b, c en d opgesomde belangen ondersteunen het hoofdbelang. Het verzekeren van een doelmatige verkeersbegeleiding, het optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit, het instandhouden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de veiligheid van hun infrastructuur bevorderen de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Zoals onder e en f is aangegeven, moet ook rekening worden gehouden met belangen ten aanzien van de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, het milieu enz.; het betreft meer bepaald het vermijden van schade daaraan door het scheepvaartverkeer. Dit is tevens in het voordeel van de externe veiligheid.

Het concretiseren van de ketenbenadering is onder g eveneens als belang opgenomen. Het in de praktijk brengen van de ketenbenadering gebeurt door samenwerking en afspraken tussen de Permanente Commissie en de havenautoriteiten; zie hiervoor Artikel 8. Ter uitvoering daarvan kan het nodig zijn dat de Permanente Commissie regels oplegt aan de verkeersdeelnemers. Littera g strekt hiertoe.

#### *Tweede lid*

De materies waarover de Permanente Commissie regels kan stellen ten behoeve van de in het eerste lid bedoelde belangen, zijn zo duidelijk mogelijk omschreven in de limitatieve opsomming. De opgesomde onderwerpen betreffen in hoofdzaak noodzakelijke instrumenten voor een doelmatige uitoefening van het gemeenschappelijk nautisch beheer. De opsomming houdt daarbij rekening met de bevoegdheidsverdeling in het Belgische staatsbestel. Alle onderwerpen behoren tot de bevoegdheid van het Vlaams Gewest.

Er is niet voor gekozen om het loodsen en beloodsen op te nemen in de opsomming van de door de Permanente Commissie te regelen onderwerpen om een overlapping met het Scheldereglement te vermijden. Het loodsen en beloodsen van de Scheldevaarders wordt immers afdoende geregeld in het Scheldereglement. Zoals reeds aangegeven in de toelichting bij Artikel 3, vierde lid, is evenwel een aanpassing van het Scheldereglement vereist om daarin ook de loodsplicht van wetschepen te regelen.

De onder c opgenomen bepaling met betrekking tot de vaststelling van de kielspeling belet niet dat bijzondere voorschriften kunnen worden opgelegd aan bijzondere transporten of incidentschepen ter verzekering van de veiligheid. De Permanente Commissie zal ernaar streven om, binnen de door de techniek en de veiligheidseisen geboden mogelijkheden, de kielspeling te verminderen.

De adviezen vermeld in onderdeel e verwijzen naar de door het verkeersbegeleidingssysteem te verlenen dienstverlening «navigational assistance service» bedoeld onder punt 2.3.2. van annex 1 bij de IMO-resolutie A.857(20) van 27 november 1997. Voornoemde adviezen doen geen afbreuk aan de bevoegdheid van de loodsen tot het adviseren van de gezagvoerders.

De bevoegdheid i.v.m. plaatsbepaling bedoeld onder littera g heeft geen betrekking op het stellen van technische eisen aan de uitrusting van schepen, wat in België tot de federale bevoegdheid behoort, maar wel op het gebruik van plaatsbepalingsinstrumenten ten dienste van het nautisch beheer.

#### *Derde lid*

De eerste volzin bepaalt dat de Permanente Commissie in de door haar vastgestelde regels taken en bevoegdheden opdraagt aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. Dit zal de grondslag vormen voor de uitoefening van de bestuurlijke bevoegdheden of beheersbevoegden door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en dus voor het door haar gevoerde gemeenschappelijk nautisch beheer.

De tweede volzin creëert voor de Permanente Commissie de mogelijkheid om preventief toezicht op de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit uit te oefenen, met name door voorafgaande goedkeuring van de beslissingen van de Autoriteit. De middelen tot toezicht en controle van de Permanente Commissie op de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit worden verder uitgewerkt in Artikel 6, zesde en zevende lid.

#### *Vierde lid*

Deze bepaling verleent de Permanente Commissie de bevoegdheid om desgewenst voor oorlogsschepen specifieke voorschriften vast te stellen. Zie ook de laatste alinea van de toelichting bij Artikel 3, vierde lid.

#### *Vijfde lid*

Vooraleer de door haar krachtens Artikel 4, derde lid, vast te stellen regels uit te vaardigen, dient de Permanente Commissie daarover advies te vragen aan de meest betrokken partijen, in ieder geval de havenautoriteiten van Antwerpen, Gent, Terneuzen en Vlissingen, de loodsdiensten, de betrokken provincies en gemeenten en de lokale overkoepelende organisaties van het maritieme en havengebonden bedrijfsleven. Dit lijdt evenwel uitzondering in de mate dat één of meer van deze partijen bij de betrokken aangelegenheid kennelijk geen belang heeft. Wat andere



partijen betreft beslist de Permanente Commissie zelf of een adviesvraag zinvol is; zij kan daarbij rekening houden met de aard en het belang van het voorwerp van de beoogde regels.

Zoals hierboven uitgelegd, is deze adviesplicht een belangrijke waarborg voor een goede uitoefening door de Permanente Commissie van haar regelstellende bevoegdheid. Indien wordt beslist in afwijking van een verplicht advies, moet dit – in lijn met vigerend intern bestuursrecht – worden gemotiveerd. De omvang van deze motivering zal uiteraard kunnen variëren naargelang de aard en het belang van de betrokken aangelegenheid.

#### *Zesde lid*

De wederzijdse wettelijke voorschriften die strijdig zijn met de door de Permanente Commissie vastgestelde regels, blijven buiten toepassing. Hierbij dient aangetekend dat de toekenning aan de Permanente Commissie van de haar door dit Verdrag toegekende regelstellende bevoegdheid noch in Nederland, noch in het Vlaams Gewest als dusdanig implementatiewetgeving noodzaakt. De bevoegdheid is m.a.w. gegrondvest op het Verdrag zelf. Anderzijds zal voor een aantal aspecten nog wel implementatiewetgeving noodzakelijk zijn. Dit geldt bijv. voor de strafbaarstelling van de overtreding van door de Permanente Commissie te stellen regels (zie ook de toelichting bij Artikel 11). De Verdragsluitende Partijen engageren zich om de vereiste implementatiewetgeving gelijktijdig met het voorliggend Verdrag in werking te laten treden. Bestuurlijke besluiten die na de inwerkingtreding van het Verdrag tot stand zouden worden gebracht in strijd met het Verdrag en de op grond ervan vastgestelde regels (waaronder eventuele overgangsregels), blijven, gelet op de hiërarchie der rechtsnormen, a fortiori eveneens buiten toepassing. Dit geldt zowel voor interne besluiten als besluiten van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. Anderzijds beoogt het Verdrag geen afbreuk te doen aan de gelding van eerder geldig door nationale autoriteiten genomen beslissingen, zolang deze niet op basis van het Verdrag worden gewijzigd of opgeheven.

#### *Zevende lid*

Deze bepaling strekt tot regeling van de bekendmaking en de inwerkingtreding van de regels vastgesteld door de Permanente Commissie.

### **Artikel 6 – Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit**

#### *Eerste lid*

De samenstelling van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt hierin geregeld alsmede haar wijze van optreden en beslissen. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt gevormd door één functionaris van iedere Partij of één van hun plaatsvervangers. Hierbij dient uitdrukkelijk te worden vermeld dat elke Partij meer dan één plaatsvervanger kan aanstellen. Het ligt in de lijn van de verwachting dat de Partijen de functionarissen zullen aanstellen die worden genoemd in Artikel 1 van het Besluit aanwijzing bevoegde autoriteiten Schelde-reglement:

- voor het Vlaams Gewest: de leidend ambtenaar van de administratie Waterwegen en Zeewezen, of zijn plaatsvervanger(s);
- voor Nederland: de Rijkshavenmeester Westerschelde of zijn plaatsvervanger(s).

De twee samenstellende delen van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zullen als een eenheid optreden en beslissen. Conform de

leidende principes van het gemeenschappelijk nautisch beheer zijn eenzijdige beslissingen door elk van de samenstellende delen uitgesloten. Krachtens Artikel 4, negende lid, regelt de Permanente Commissie de inrichting, de werkwijze en de beslissingsprocedures van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

#### *Tweede lid*

Dit lid betreft de wijze van benoeming en ontslag van de samenstellende delen van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

#### *Derde lid*

Als gezamenlijk beheersorgaan is de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit belast met uitvoerende taken. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zal het gemeenschappelijk nautisch beheer uitoefenen en zal de door de Permanente Commissie vastgestelde regels uitvoeren. De Autoriteit zal m.a.w. instaan voor de dagelijkse operationele zorg voor de afwikkeling van een veilig en vlot scheepvaartverkeer. De beslissingen van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zijn op het vlak van de uitvoerbaarheid te vergelijken met de in het interne bestuursrecht bestaande uitvoerbare bestuursbeslissingen, die inzonderheid worden gekenmerkt door het «*privilège du préalable*» en het «*privilège d'exécution d'office*» (in België) en door het rechtmatigheidspostulaat (in Nederland).

#### *Vierde lid*

Het is aangewezen een regeling te treffen voor de bekendmaking van besluiten van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. In een aanmerkelijk aantal gevallen zijn deze besluiten niet tot één belanghebbende gericht, maar hebben zij een, al dan niet naar tijd en plaats beperkte, algemene strekking. Dergelijke besluiten dienen dan ook voor eenieder kenbaar te zijn. Daarom wordt bekendmaking in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad voorgeschreven. Voor andere besluiten kan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit desgewenst deze publicatiemedia benutten. Concreet bevestigt dit lid de bestaande praktijk van de publicatie van bekendmakingen of berichten aan de scheepvaart. Wat het Vlaams Gewest is de publicatie in het Belgisch Staatsblad evenwel een innovatie.

#### *Vijfde lid*

De bepaling handelt over de rol van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit bij de bestrijding van calamiteiten en over haar adviserende en bijstandsverlenende functie ten opzichte van de rampbestrijdingsautoriteiten, waardoor de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit ertoe bijdraagt dat de rampenbestrijding mede geschiedt op basis van nautische expertise. Hiermee wordt geenszins afbreuk gedaan aan de bevoegdheden van de reguliere rampenbestrijdingsautoriteiten, maar wordt hen precies bijkomende ondersteuning geboden. Dergelijke bijdrage van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit is logisch in het licht van de eigen bevoegdheid van verkeersbegeleidingsdiensten inzake scheepsincidenten conform IMO-resoluties, en de internationale en Europese nadruk op de noodzaak van een op expertenadvies gesteunde besluitvorming bij scheepvaartincidenten (cf. o.m. het ongeval met de Prestige en de IMO-resolutie m.b.t. toevluchtsoorden).

De autoriteiten belast met de rampenbestrijding zijn in Nederland aangewezen bij of krachtens de Wet rampen en zware ongevallen en de Wet

bestrijding ongevallen Noordzee. In Vlaanderen zijn inz. bevoegdheden toegekend aan de provinciegouverneurs.

#### *Zesde en zevende lid*

De bepalingen geven nadere invulling aan de middelen tot toezicht van de Permanente Commissie op de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

#### **Artikel 7 – Secretariaat**

Door dit Artikel worden taken aan het Secretariaat toegewezen. De inrichting van het Secretariaat wordt op grond van Artikel 4, tiende lid, geregeld door de Permanente Commissie.

#### **Artikel 8 – Ketenbenadering**

##### *Eerste lid*

De ketenbenadering laat de bestaande bevoegdheidsverdeling tussen de nautische beheerders op de rivier en in de havens onverlet. De Permanente Commissie draagt de verantwoordelijkheid voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit is onder het toezicht van de Permanente Commissie belast met het gemeenschappelijk nautisch beheer. De havenautoriteiten blijven verantwoordelijk voor de organisatie en de afwikkeling van het scheepvaartverkeer in hun havengebied.

##### *Tweede lid*

De ketenbenadering beoogt een optimale afstemming van het nautisch beheer in het Scheldegebied en dat in de havens, zodat bij de uitoefening van het wederzijds beheer zo weinig mogelijk conflicten optreden en de onderlinge verkeersplanning naadloos op elkaar aansluit ten voordele van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Om de ketenbenadering te ontwikkelen en in de praktijk te brengen treedt de Permanente Commissie in overleg met de havenautoriteiten. Over de tijdens dit overleg overeengekomen principes van de ketenbenadering sluit de Permanente Commissie overeenkomsten met de havenautoriteiten. Die overeenkomsten zullen bindende afspraken omvatten. Op basis van de overeenkomsten maakt de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit afspraken met de havenkapiteinsdiensten/havenmeesters en met de nautische dienstverleners voor de operationele invulling van de ketenbenadering.

##### *Derde, vierde en vijfde lid*

Vermits de scheepvaartactiviteit gegenereerd wordt door de havenactiviteiten dient de havenplanning in aanmerking te worden genomen bij de verkeersafwikkeling op de rivier. Uitgangspunt voor de organisatie van de scheepvaart van en naar de Scheldehavens is de verkeersplanning opgesteld door deze havens die daarbij rekening moeten houden met de beschikbaarheid van de nautische dienstverlening in de haven. Op basis van deze planning en de te stellen veiligheidseisen organiseert de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied en houdt zij daarbij ook rekening met de onderlinge coördinatie van de scheepvaart naar de diverse havens, de fysieke mogelijkheden van de rivier en de beschikbaarheid van de vereiste nautische dienstverlening. Indien er conflicten optreden tussen de onderlinge verkeersplanning van de havens of tussen de havenplanning en de

verkeerstechnische veiligheidssituatie, beslist de GNA en past zij de verkeersplanning aan op basis van de met de havenautoriteiten op grond van het tweede lid gemaakte overeenkomsten. Zo zal een schip wegens veiligheidsproblemen op de rivier of verkeerscongesties dienen te wachten met de op- of afvaart en zal de sluisplanning zich daarnaar moeten schikken.

#### *Zesde lid*

Voor het realiseren van de ketenbenadering is een goede overleg- en samenwerkingsstructuur vereist. Die structuur wordt vastgesteld in nauw overleg tussen de Permanente Commissie en de Scheldehavens en opgenomen in de overeenkomsten bedoeld in het tweede lid.

### **Artikel 9 – Openbaarheid van documenten**

#### *Eerste en tweede lid*

Het reeds feitelijk door de Permanente Commissie gevoerde beleid inzake openbaarheid van bestuur wordt verdragsrechtelijk vastgelegd. Dat houdt in dat de Permanente Commissie zelf een actief openbaarheidsbeleid voert. Daarnaast behoort door de Permanente Commissie een regeling te worden vastgesteld voor de afdoening van verzoeken om openbaarmaking van documenten – welk laatste begrip breed dient te worden geïnterpreteerd en alle dragers van informatie omvat in welke vorm ook – die bij haar worden ingediend. Deze regeling moet de Permanente Commissie modelleren naar de in de Verdragsluitende Partijen geldende openbaarheidswetgeving. Die wetgeving in Nederland, België en Vlaanderen is overigens vrijwel gelijklopend, zodat van een sluitend openbaarheidsregime sprake zal kunnen zijn. In aanvulling daarop behoort een regeling te worden vastgesteld voor de gevallen waarin bij de Verdragsluitende Partijen verzoeken worden ingediend om openbaarmaking van documenten met betrekking tot het nautisch beheer op de Schelde. Het is in overeenstemming met de doelstellingen van dit verdrag dat de Permanente Commissie daarbij een zwaarwegende adviserende rol speelt. Deze verzoeken worden voor het overige conform de desbetreffende geldende nationale openbaarheidsregeling afgedaan. Van tijd tot tijd dient een evaluatie van dit beleid plaats te vinden, teneinde de onderlinge consistentie van het beleid van Partijen te bewaren en mede tegen de achtergrond van mogelijk voorkomende wijzigingen van de nationale openbaarheidsregelingen.

Bij haar eigen regels zal de Permanente Commissie uiteraard geen afbreuk kunnen doen aan toepasselijke internationale en Europese regels, en zal zij ook rekening moeten houden met eventuele niet juridisch bindende internationale en Europese normen. Hetzelfde geldt uiteraard voor de adviezen die de Permanente Commissie zal uitbrengen.

#### *Derde lid*

Artikel 3 van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen bepaalt dat informatie van welke aard ook, die uit de walradarketen beschikbaar komt, slechts met toestemming van en onder de voorwaarden bepaald door de Permanente Commissie aan derden ter beschikking kan worden gesteld. Dit Artikel blijft onverminderd van kracht. Op grond van voormeld Artikel heeft de Permanente Commissie op 15 september 1994 de Regeling informatieverstrekking walradarketen Westerschelde uitgevaardigd. Volgens deze regeling kan informatie uit de walradarketen die verband houdt met scheep-

vaartincidenten slechts ter beschikking gesteld worden, indien het verzoek daartoe geschiedt door of namens een gerechtelijke autoriteit.

Het hier besproken lid machtigt de Permanente Commissie om een dergelijke regeling ook vast te stellen ten aanzien van het ter beschikking stellen van niet uit de walradarketen afkomstige scheepvaartverkeergegevens aan gerechtelijke autoriteiten en desgevallend gerechtsdeskundigen en procespartijen.

## **Artikel 10 – Rechtsbescherming en aansprakelijkheid**

### *Eerste lid*

Tegen besluiten, handelingen en verzuimen van de Permanente Commissie en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit staat rechtsbescherming open. De ervaringen van vele jaren hebben geleerd dat zowel in Nederland als in Vlaanderen in nautische zaken slechts weinig tegen de overheid wordt geprocedeerd. Er is daarom van afgezien om een noodzakelijkerwijs ingewikkelde afstemmingsregeling van de administratieve rechtspraak in Nederland en België in het verdrag op te nemen. Er kan worden volstaan met een regeling die er in voorziet dat de burgerlijke resp. de gewone rechter in Nederland en België bevoegd is om te oordelen over alle besluiten, handelingen en verzuimen van de Permanente Commissie en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. Wat de verdeling van de territoriale competentie van de rechters betreft, is alleen een dwingende regeling voorgeschreven indien de vordering een bijzondere band met een bepaald schip heeft, inzonderheid indien de eigenaar of exploitant ervan optreedt als procespartij. In alle andere gevallen is er sprake van rechtskeuze.

Wat betreft de aard van de vorderingen weze opgemerkt dat het Artikel niet geldt voor aansprakelijkheidsvorderingen i.v.m. de uitvoering van de eigenlijke scheepvaartbegeleiding. De operationele scheepvaartbegeleidingsdiensten zelf worden door het Verdrag niet geïntegreerd. De besluiten van de Permanente Commissie en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit waaromtrent vorderingen kunnen worden ingesteld kunnen zowel van regelstellende aard zijn als van uitvoerende aard; te denken valt bijvoorbeeld aan het aanvechten van een door de Permanente Commissie vastgesteld reglement en aan een beslissing omtrent de voorwaarden waaronder een individueel schip kan opvaren.

Wat Vlaanderen betreft is de rechtsbeschermingsregeling mede gebaseerd op de impliciete bevoegdheden. Het Verdrag regelt een materie van procesrecht die in principe tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort. De opname van de rechtsbeschermingsregeling is – mede in het licht van internationale standaarden – een noodzakelijk onderdeel van het nieuwe regime van het gemeenschappelijk nautisch beheer, is vatbaar voor een gedifferentieerde regeling en raakt de federale bevoegdheden slechts marginaal. Dat blijkt niet alleen uit het reeds vermelde uiterst geringe aantal procedures, maar ook uit het feit dat de Raad van State geen bevoegdheid bezit om zich uit te spreken over beslissingen van internationale instanties. Het teruggrijpen naar de bevoegdheid van de gewone rechter bevestigt dus de toestand die terzake normaal zou gelden.

### *Tweede lid*

De rechters in Nederland en België oordelen volgens het Nederlandse, respectievelijk Belgische recht, waaronder het gemeenrechtelijke procesrecht en desgevallend geldende bijzondere wettelijke aansprakelijkheidsregelingen.

#### *Derde lid*

Uit de regeling van de rechtsbescherming vloeit voort dat tenuitvoerlegging van rechterlijke uitspraken die onherroepelijk zijn, of die, hoewel niet onherroepelijk, niettemin vatbaar zijn voor tenuitvoerlegging, in zowel Nederland als België mogelijk moet zijn. De executie, met inbegrip van eventuele executiegeschillen, vindt plaats overeenkomstig het in Nederland en België geldende burgerlijk procesrecht en internationaal privaatrecht. Terzake kan ook de Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken relevant zijn. Om de rechtsbescherming efficiënt en consistent te maken, zullen de Permanente Commissie en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, ook los van enige gedwongen tenuitvoerlegging, zich uiteraard dienen te schikken naar in België of Nederland gevelde en uitvoerbare rechterlijke uitspraken. Terzake dient ook te worden verwezen naar het vierde lid van dit Artikel.

#### *Vierde lid*

Dit lid regelt de verantwoordelijkheid van de Verdragsluitende Partijen voor de uitvoering van rechterlijke uitspraken.

#### *Vijfde lid*

Met het oog op de rechtsbescherming heeft de Permanente Commissie twee zetels te Antwerpen en te Vlissingen. In principe zijn voor verdringen tegen de Permanente Commissie derhalve de rechtbanken te Antwerpen en Middelburg bevoegd.

Het Artikel over de rechtsbescherming dient evenmin eerst in interne regelgeving te worden omgezet. Dit geldt zowel voor Nederland als voor het Vlaams Gewest. De regeling inzake rechtsbescherming veronderstelt voorts dat de belanghebbende procespartijen – zowel de Permanente Commissie als haar tegenpartijen – ook de andere relevante bepalingen van het Verdrag kunnen inroepen telkens zij dit nodig achten, teneinde bijvoorbeeld een genomen besluit aan te vechten wegens overtreding van een bepaling van het Verdrag. Naar het oordeel van Partijen heeft de regeling inzake rechtsbescherming neergelegd in het eerste tot en met het vijfde lid, wat België betreft, directe werking, en is zij, wat Nederland betreft, een ieder verbindend.

#### *Zesde lid*

Dit lid draagt de Permanente Commissie op om de efficiëntie en de consistentie van de rechtspraak te evalueren, zodat zij zo nodig een wijziging van de rechtsbeschermingsregeling kan voorstellen.

### **Artikel 11 – Strafrechtelijke sancties**

De overtreding van de door de Permanente Commissie vastgestelde regels moet strafrechtelijk kunnen worden gesanctioneerd. De strafvolgving en berechting van overtredingen moeten worden overgelaten aan de nationale vervolgende instanties en gerechten. Dit impliceert een verdeling van rechtsmacht tussen de desbetreffende nationale rechterlijke overheden. Voor deze verdeling kan worden aangesloten bij de jurisdictieregeling opgenomen in Artikel 28 van het Scheldereglement. De strafbaarstelling van de overtreding, de kwalificatie van het strafbare feit als misdrijf of overtreding en de vaststelling van het strafmaximum is een zaak van de wederzijdse wetgever.

Artikel 11 is identiek aan Artikel 28 van het Scheldereglement met dien verstande dat in het eerste lid bepalingen zijn toegevoegd om te vermijden dat de strafbaarstellingen, de strafmaten en het vervolgingsbeleid in Nederland en Vlaanderen te veel uiteen zouden lopen. De Partijen streven daarom naar een harmonisatie van de strafmaat, waarbij bovendien de strafbaarstellingen en de strafmaten niet betekenisvol zullen afwijken van de strafbaarstellingen en de strafmaten voor de scheepvaartwegen van de Partijen gelegen buiten het Scheldegebied. Verder zal de Permanente Commissie zich inspannen om de bevoegde overheden te brengen tot een onderlinge afstemming van het vervolgingsbeleid op de scheepvaartwegen van beide Partijen. De rol van de Permanente Commissie is hier beperkt tot het nemen van initiatieven om bij de bevoegde overheden te interveniëren, wat in het kader van de Permanente Commissie nu reeds gebeurt. Aldus draagt de Permanente Commissie bij tot het maximaal concretiseren van de gemeenschappelijkheid ten aanzien van het nautisch beheer in het Scheldegebied.

## **Artikel 12 – Verhouding tussen het nautisch beheer en andere beleidsdomeinen**

### *Eerste lid*

Teneinde geschillen over de toepassing en uitvoering van het verdrag zo veel mogelijk te voorkomen, voorziet het verdrag in de over en weer bestaande verplichting van partijen elkaar te informeren met betrekking tot beleidsvoornemens, plannen en voorgenomen besluiten die op andere beleidsterreinen worden ontwikkeld en die van invloed kunnen zijn op het nautisch beheer. Dit lijkt vooral relevant in verband met de ruimtelijke ordening, de infrastructuur of het milieubeheer, maar acties in andere beleidsdomeinen kunnen er ook onder vallen. Verder moet het gaan om voornemens, besluiten e.d. van de overheid, en dus niet van particulieren, bedrijven etc., ten ware de overheid bij de verwezenlijking ervan tussenkomen, bijvoorbeeld door het verlenen van vergunningen.

### *Tweede lid*

In het tweede lid is een zo eenvoudig mogelijke bezwaarprocedure opgenomen. Indien een verdragsluitende partij meent dat het belang van het nautisch beheer op negatieve wijze wordt beïnvloed door een voorgenomen plan of besluit, kan zij bij de andere Partij bezwaar maken. Zij kan dit rechtstreeks doen, op politiek of hoog ambtelijk niveau. Zij kan er ook voor kiezen dit via de Permanente Commissie te doen op basis van het volgende lid.

### *Derde lid*

Op basis van het derde lid kan het bezwaar ter kennis worden gebracht van de Permanente Commissie. In de Permanente Commissie kan worden beraadslaagd, teneinde te bezien in hoeverre het nautisch beheer daadwerkelijk wordt beïnvloed door de voorgenomen maatregel. Indien in het bezwaar wordt volhard door de desbetreffende partij – en uiteraard ook wanneer de commissarissen van de andere partij het bezwaar delen – wordt het ter kennis gebracht van de desbetreffende overheid, waarbij de Permanente Commissie ook een advies kan inbrengen. Deze procedure heeft vooral politiek-bestuurlijke betekenis. Daarnaast kan met dit middel worden voorkomen dat te snel gebruik wordt gemaakt van de geschillenbeslechtsingsprocedure van Artikel 13.



In het vierde lid is vastgelegd dat de Permanente Commissie, ieder van de Verdragsluitende Partijen en deze Partijen gezamenlijk het recht hebben om overeenkomstig het interne recht zienswijzen of verzoekschriften in te dienen of bezwaar en beroep aan te tekenen. Deze bepaling bevestigt m.a.w. dat de Partijen en de Permanente Commissie op eigen initiatief gebruik kunnen maken van inz. de internrechtelijke inspraak- en rechtsbeschermingsprocedures. Uiteraard is de Permanente Commissie niet verplicht om zelf in rechte te treden.

### **Artikel 13 – Beslechting van geschillen tussen de Verdragsluitende Partijen**

Dit Artikel regelt de beslechting van geschillen, waaronder ook worden verstaan de patstellingen of andere moeilijkheden die zich voordoen bij de toepassing van het Verdrag of in de werking van de organen van het gemeenschappelijk nautisch beheer. Het gaat derhalve niet noodzakelijk om geschillen van juridische aard of omtrent de juiste interpretatie van het Verdrag.

De geschillenbeslechtigingsregeling omvat drie stappen:

1. beraadslaging in de Permanente Commissie (eerste lid);
2. regeling door de Verdragsluitende Partijen via onderhandelingen (tweede lid);
3. het door een Verdragsluitende Partij voorleggen van het geschil aan een ad hoc gerecht van drie arbiters (derde lid).

Deze bepaling alsmede deze omtrent de samenstelling en de procedure van het gerecht opgenomen in de bijlage bij het Verdrag, betreffen een standaardregeling die veel wordt gebruikt in bilaterale verdragen. Wat betreft de procedureregels zijn Partijen het erover eens dat deze hen, afzonderlijk of gezamenlijk, o.m. de mogelijkheid moeten bieden om na de uitspraak een interpretatie of correctie ervan aan te vragen.

### **Artikel 14 – Wijzigingsbepaling**

#### *Algemeen*

Het Scheldereglement vastgesteld bij het Verdrag van 11 januari 1995 bedoeld in Artikel 4, tweede lid, onder d, regelt in hoofdzaak het loodsen en beloodsen van de Scheldevaart alsook de uitoefening van het gemeenschappelijk toezicht door de Permanente Commissie. Het Verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer vereist een aantal aanpassingen van het Scheldereglement. De wijziging van het Scheldereglement is in onderhavig Verdrag opgenomen om te vermijden dat twee afzonderlijke verdragen worden opgesteld en om gelijktijdige inwerkingtreding te garanderen.

Het gemeenschappelijk nautisch beheer is van toepassing op alle schepen in het Scheldegebied en – in beginsel – op alle instrumenten die daarvoor beschikbaar zijn. Ook al noemt het voorliggend Verdrag het loodsen niet uitdrukkelijk, het is wel de bedoeling ook het loodsen van zeeschepen zo ver mogelijk onder gemeenschappelijke verantwoordelijkheid te brengen. Dit heeft gevolgen voor het Scheldereglement. Aan het realiseren van dit uitgangspunt zijn twee aspecten te onderscheiden:

- a. een inhoudelijk aspect: bij het opleggen van de loodsplicht behoort in beginsel geen onderscheid tussen wetschepen en Scheldevaarders meer te worden gemaakt;
- b. een bestuurlijk aspect: gezagsuitoefening c.q. het uitoefenen van bestuurlijke bevoegdheden door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en de Permanente Commissie behoren zo veel mogelijk te

worden geharmoniseerd met de bevoegdheidsuitoefening op grond van het onderhavig Verdrag; ook moet uitvoering worden gegeven aan het voornemen een aantal bevoegdheden van de wederzijdse ministers op het gebied van de verklaringhouders over te dragen aan de Permanente Commissie; en de bepalingen over samenstelling en werkwijze van de Permanente Commissie moeten worden vervangen door een verwijzing naar het Verdrag.

Daarnaast kan van de gelegenheid gebruik worden gemaakt een aantal bestaande tekortkomingen (veroudering, etc.) van de tekst op te heffen. Nadrukkelijk wordt vermeld dat een aantal in het Scheldereglement geregelde onderwerpen volledig onaangetast blijven: de prestatieverdeling en de heffing en verdeling van loodsgelden en loodsvergoedingen zijn niet in de herziening betrokken. Dit leidt overigens tot het paradoxale, maar onvermijdelijke gevolg dat het onderscheid tussen Scheldevaarders en wetschepen in een aantal bepalingen moet blijven bestaan of soms zelfs verder moet worden doorgevoerd. Hieronder wordt dit nader uitgewerkt.

Het Scheldereglement is *primair* van toepassing op Scheldevaarders, kort gezegd, schepen met een Vlaamse haven aan de Schelde of het Kanaal van Gent naar Terneuzen als bestemming of vertrekpunt. Het onderhavig Verdrag is van toepassing op alle schepen die het Scheldegebied bevaren, ongeacht de ligging van de haven van bestemming of vertrek of het punt waar het schip zich bevindt. In feite is het de bedoeling van het gemeenschappelijk nautisch beheer dat het onderscheid tussen wetschepen en Scheldevaarders verdwijnt.

Het Scheldereglement legt thans de volgende basisverplichtingen op aan Scheldevaarders: loodsplicht, behoudens vrijstelling of ontheffing, meldingsplichten, en betaling loodsgeld en loodsvergoedingen. Verder heeft de gezagvoerder van een Scheldevaarder het recht een verklaring van vrijstelling aan te vragen. Het zijn van Scheldevaarder is daarnaast niet slechts van belang voor de gezagvoerder, maar ook van belang voor de loodsdiensten en hun organisaties. De prestatieverdeling en de verdeling van de opbrengst van de loodsgelden zijn immers ook gebaseerd op het zijn van Scheldevaarder.

Het opleggen van de loodsplicht en de daaraan gebonden vrijstellings- en ontheffingsregelingen, alsmede het verklaringhoudersregime zijn zaken die vallen onder het toepassen van het nautisch beheer. De aspecten prestatieverdeling en loodsgeldverdeling zijn echter noch direct, noch indirect object van regeling in het voorliggend Verdrag. Die enkele omstandigheid brengt met zich dat het onderscheid tussen wetschepen en Scheldevaarders in het Scheldereglement niet geheel kan verdwijnen. Dat onderscheid zal moeten blijven bestaan met betrekking tot de prestatieverdeling en de verdeling van de loodsgelden. Verder zal dit onderscheid ook moeten blijven bestaan bij alle verplichtingen voor Scheldevaarders die daaraan zijn gerelateerd. Te denken valt aan de verplichting tot betaling van loodsgelden en loodsvergoedingen.

Het Scheldereglement is *secundair* van toepassing op één categorie niet-Scheldevaarders, te weten de schepen die een Belgische haven aan de Schelde of het Kanaal van Gent naar Terneuzen als bestemming of vertrekpunt hebben, en een Nederlandse haven aan de Schelde als corresponderend vertrekpunt of bestemming (Artikel 4, vijfde lid, Scheldereglement). Uit de formulering van de desbetreffende bepalingen in het Scheldereglement vloeit voort dat de kapiteins van deze schepen niet op grond van het Scheldereglement loodsplichtig zijn, en dat de verplichting tot betaling van het loodsgeld evenmin op het Scheldereglement berust. Hetzelfde geldt voor de meldplichten. Kennelijk zijn de Verdragsluitende Partijen er van uitgegaan dat de desbetreffende categorie schepen als wetschepen moeten worden aangemerkt, maar achtten zij het wel noodzakelijk uitdrukkelijk op verdragsniveau vast te leggen dat deze categorie

schepen buiten de hoofdregels van de prestatieverdeling en de verdeling van de loodsgeldopbrengsten valt. De officiële toelichting wijst ook in die richting.

### **Artikelsgewijs**

*Artikel 1, onder 2.* Begrip bevoegde autoriteit. Het ligt voor de hand het begrip «bevoegde autoriteit» als zodanig in het verdrag te laten staan. De inhoud van het begrip zou wel aan het onderhavig Verdrag moeten worden aangepast. Het ligt voor de hand dat de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit de plaats gaat innemen van de thans nog bestaande afzonderlijke bevoegde autoriteiten. In bijgaand ontwerp is er voor gekozen om in Artikel 1, onderdeel 2, de bestaande begripsinhoud te vervangen door de aanduiding van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, met een verwijzing naar Artikel 6 van het voorliggende Verdrag. Het nu nog bestaande uitvoeringsbesluit (het Besluit aanwijzing bevoegde autoriteit Scheldereglement) zal te zijner tijd kunnen worden ingetrokken, of kan door het verlies aan grondslag als zijnde van rechtswege vervallen worden aangemerkt.

*Artikel 9.* De oplegging van de loodsplicht zal niet meer alleen voor de Scheldevaarders, maar voor alle zeeschepen moeten gelden. Dat heeft consequenties voor Artikel 9, eerste en tweede lid, onder a. Ook Artikel 2 van het Besluit verklaringen van vrijstelling Scheldereglement zal te zijner tijd dienovereenkomstig aangepast moeten worden. Hetzelfde geldt voor de Nederlandse wetgeving (Scheepvaartverkeerswet en Loodsplichtbesluit 1995).

In verband met de bevoegdheidsregelingen van de wederzijdse loodsdiensten, die in de wederzijdse nationale wetgeving geregeld blijft, zal een onderscheid in Scheldevaarders en wetschepen overigens wel noodzakelijk zijn bij de formulering van de loodsplicht. Ten aanzien van Nederlandse wetschepen kan vooralsnog niet de mogelijkheid worden geopend van beloodsing door een Vlaamse loods. Het gemeenschappelijk nautisch beheer gaat immers niet zo ver dat exclusief aan het Nederlands Loodswezen toevallende verrichtingen thans gedeeld moeten worden met de Vlaamse loodsdienst. Daarnaast dient uitvoering te worden gegeven aan de gemaakte afspraak om de bevoegdheid tot het vaststellen van eisen die aan verklaringhouders worden gesteld op te dragen aan de Permanente Commissarissen. Artikel 9, tweede lid, onder b, moet daarvoor worden gewijzigd. Het bestaande Besluit verklaringen van vrijstelling Scheldereglement behoeft niet inhoudelijk te worden gewijzigd. Er zal sprake kunnen zijn van volledige integratie van verklaringhoudersregimes. Aanpassing van de Nederlandse wetgeving (Scheepvaartverkeerswet en Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet) is ook noodzakelijk.

*Artikelen 13 en 14.* De noodzaak om in een aantal opzichten het onderscheid tussen Scheldevaarders en wetschepen verder door te voeren, vereist om duidelijkheidshalve vast te leggen dat de meldingsplichten voor zeeschepen die geen Scheldevaarder zijn volgens nationale wettelijke voorschriften moeten plaatsvinden. Voor het overige zijn de verplichtingen voor de scheepvaart om bepaalde vlagseinen te voeren geschrapt. Deze verbindingsmiddelen zijn als obsoleet aan te merken.

*Artikel 16.* Het geldende Scheldereglement bevat een aantal bepalingen die betrekking hebben op de taakuitoefening in strikte zin door de loodsen. Naar huidig inzicht zijn deze bepalingen erg gedetailleerd van karakter, zodat de vraag gerezen is of deze bepalingen nog langer op het niveau van een verdrag geregeld moeten worden. Gegeven het specifieke karakter van deze bepalingen ligt het voor de hand dat deze materie in het vervolg wordt overgelaten aan het professionele oordeel van de loods-

diensten. De loodsdiensten krijgen om die reden de bevoegdheid zelf regels op te stellen die voor de desbetreffende loodsen zullen gelden. De regels zijn intern van aard: zij kunnen slechts bindend zijn voor de loodsen, niet voor de gezagvoerders van Scheldevaarders of wetschepen. Wel is in verband met de veiligheidsaspecten voorzien in goedkeuring van de regels door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. De Artikelen 17 en 19 kunnen vervallen.

*Artikel 22a.* In verband met het verder doorvoeren van het verschil tussen Scheldevaarders en wetschepen verdient de voorkeur te expliciteren dat de bevoegdheid tot vaststelling van de loodsgeldtarieven niet van toepassing is op schepen die geen Scheldevaarder zijn. In Artikel 22a is dit vastgelegd.

*Artikel 25.* De invoering van de Euro maakt de regeling van de omrekening van de munteenheden obsoleet. Artikel 25 kan daarom beperkt blijven tot de verplichting de loodsgeldtarieven in Euro vast te stellen.

*Artikel 31.* De Artikelen 31, tweede lid, 32, eerste en derde lid, 33, tweede en derde lid en 37 kunnen vervallen, aangezien samenstelling en werkwijze van de Permanente Commissie voorwerp van regeling in het onderhavig verdrag worden. De resterende onderdelen van genoemde Artikelen kunnen worden samengevoegd en redactioneel worden aangepast.

*Artikel 37.* Alle krachtens het Scheldereglement gestelde voorschriften worden in de praktijk steeds tijdig bekendgemaakt in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad. Een uitdrukkelijke regeling met betrekking tot de vaststelling, bekendmaking en inwerkingtreding van deze voorschriften ontbrak echter in het Scheldereglement. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om het Scheldereglement aan te vullen met een dergelijke regeling. Zij is geheel gelijklopend aan die van het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied. Voor de goede orde zij nog opgemerkt dat de bekendmakingsopdracht aan de commissarissen niet beperkt is tot de regels die zij krachtens het Scheldereglement zelf vaststellen, maar zich ook uitstrekt tot de regels die door de Vlaamse en Nederlandse ministers gezamenlijk worden vastgesteld, alsmede tot vaststelling van de loodsgeldtarieven door de bevoegde Vlaamse minister, en tot de uitvoeringsvoorschriften die door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit of de loodsdiensten worden vastgesteld.

### **Artikel 15 – Overgangsbepaling**

Het ligt voor de hand dat de Permanente Commissie bij de inwerkingtreding van het Verdrag nog niet de regels, bedoeld in Artikel 4, derde lid, heeft vastgesteld of dat de bedoelde regels nog niet in werking zijn getreden. Daarom houdt het Artikel een overgangsbepaling in. In afwachting van de inwerkingtreding van de voormelde regels blijven de betreffende wettelijke voorschriften van kracht, maar oefent de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit de daarin aan interne overheden van de Partijen toegekende uitvoerings- en toepassingsbevoegdheden reeds uit conform de principes vastgelegd in Artikel 6.

### **Artikel 16 – Slotbepaling**

Dit Artikel strekt tot regeling van de inwerkingtreding van het Verdrag.