

Vergaderjaar 2006–2007

30 867

Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met het op 21 december 2005 te Middelburg totstandgekomen 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 TOELICHTING¹

ALGEMEEN

1. Inleiding

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt / uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

Op 21 december 2005 is het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (hierna: het verdrag) totstandgekomen. Dit verdrag vloeit voort uit artikel IX van het Tractaat tussen België en Nederland van 19 april 1839 waarin is vastgelegd dat een aantal artikelen van de gemeenschappelijke acte van het Congres van Wenen, die betrekking hebben op de vrije scheepvaart op de vaarwegen die het Belgische- en Nederlandse grondgebied scheiden of doorlopen, van toepassing zijn. Een van de artikelen betreft artikel CVIII waarbij de overheden van staten die gescheiden of doorkruist worden door een bevaarbare rivier, zich verplichten al hetgeen dat betrekking heeft op het bevaren van die rivier eenstemmig te regelen. De doelstelling van dit verdrag is te komen tot een gezamenlijk Nederlands/Vlaamse verantwoordelijkheid voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Schelde. Deze verantwoordelijkheid wordt gelegd bij de op grond van het verdrag in te stellen gemeenschappelijke nautische autoriteit. Een dergelijke volkenrechtelijke oplossing waarin een gemeenschappelijke organisatie verantwoordelijk wordt voor waterwegen waarbij meer landen belangen hebben, is niet nieuw. Een dergelijke organisatie bestaat bijvoorbeeld ook voor het gebied van de Grote Meren op de grens tussen de Verenigde Staten van Amerika en Canada en de grensrivieren tussen Argentinië en Uruguay en Finland en Zweden.

2. Door de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart vast te stellen scheepvaartreglementen en de strafbaarstelling van overtreding daarvan

In het verdrag wordt aan de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (hierna: de Permanente Commissie) de bevoegdheid gegeven tot het vaststellen van de regels die het veilige en vlotte verloop van het scheepvaartverkeer in het gehele Scheldegebied moeten verzekeren.

¹ De oorspronkelijke tekst van het voorstel van wet en van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Raad van State is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Ruwweg omvat het verdrag de gedeelten van de Nederlandse en Belgische territoriale zee, gelegen voor de Westerschelde, de Westerschelde, de Beneden-Zeeschelde tot en met Antwerpen en het gehele Kanaal van Gent naar Terneuzen. Uitvoering van de door de Permanente Commissie te stellen regels wordt opgedragen aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

Het verdrag moet voor de handhaving terugvallen op de bestaande nationale handhavingsmodaliteiten in de Scheepvaartverkeerswet en de daarop gebaseerde regelgeving. Thans is de regelgeving voor de veilige en vlotte scheepvaart in het Scheldegebied grotendeels geregeld in de scheepvaartreglementen. In het Nederlandse deel van het Scheldegebied gelden het Scheepvaartreglement voor de territoriale zee, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Deze scheepvaartreglementen worden strafrechtelijk gehandhaafd. Artikel 31, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet biedt de daarvoor noodzakelijke grondslag. Op termijn zullen deze scheepvaartreglementen moeten worden vervangen, of ingrijpend moeten worden gewijzigd, wanneer de Permanente Commissie regels heeft vastgesteld voor de veilige en vlotte scheepvaart in het Scheldegebied. Ook de scheepvaartreglementen vast te stellen door de Permanente Commissie zullen strafrechtelijk moeten worden gehandhaafd.

Artikel 11 van het verdrag voorziet er in dat de interne wetgeving van Nederland en Vlaanderen een regeling treft over de strafbaarstelling van overtredingen van de door de Permanente Commissie vastgestelde regels. De daadwerkelijke strafvervolging en berechting van overtredingen moeten evenwel worden overgelaten aan de nationale vervolgende instanties en gerechten. Dit impliceert een verdeling van rechtsmacht tussen de desbetreffende Nederlandse en Belgische justitiële autoriteiten. Het verdrag bevat in artikel 11, tweede tot en met vijfde lid, voor deze verdeling een regeling die aansluit 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 wetgevers.

Artikel 11, eerste lid, bevat verder nog bepalingen om te vermijden dat de strafbaarstellingen, de strafmaxima en het vervolgingsbeleid in Nederland en Vlaanderen te veel uiteen zouden lopen. De partijen streven naar een harmonisatie van het strafmaximum, waarbij bovendien de strafbaarstellingen en de strafmaten (i.c. strafmaxima) 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 voor overleg met en tussen de bevoegde overheden, 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. In artikel 11, zesde lid, van het verdrag is tot slot voorzien in een verplichting voor partijen om elkaar opsporingsgegevens en informatie over niet-vervolging en vonnissen ter beschikking te stellen. Deze wederzijdse informatie-uitwisseling zal zo veel mogelijk in overeenstemming met de toepasselijke rechtshulpinstrumenten (in het bijzonder op het terrein van de Europese Unie) geschieden. Dit wetsvoorstel bevat, voor zover nodig, voorzieningen ter uitvoering van artikel 11 van het verdrag.

3. Harmonisatie van loodsplichtregimes in het Scheldegebied

Bij de sluiting van het verdrag is niet alleen voorzien in het scheppen van een gemeenschappelijk nautisch beheer in de vorm van gemeenschappelijke vaststelling en uitvoering van scheepvaartreglementering. Al sinds de inwerkingtreding van het herziene Scheldereglement¹ wordt gewerkt aan het zo veel mogelijk verkleinen van de bestaande verschillen in de regeling van loodsplicht in het Scheldegebied tussen het regime van de Nederlandse wetgeving – dat de vaart op de Nederlandse Scheldehavens beheerst – en het regime van het Scheldereglement – dat de vaart op de Vlaamse Scheldehavens beheerst. Verdragsluitende partijen zijn overeengekomen dat ook het loodsplichtregime in het Scheldegebied zo veel als mogelijk is gemeenschappelijk moet worden geregeld. Daarvoor is een voorziening op verdragsniveau noodzakelijk. Artikel 14 van het verdrag bevat de nodige wijzigingen van het Scheldereglement. Ter uitvoering van deze verdragsbepaling is het noodzakelijk dat het Nederlandse loodsplichtregime voor het Scheldegebied wordt beëindigd, en dat overtreding van de krachtens het Scheldereglement geldende loodsplichtregeling zelfstandig strafbaar wordt gesteld. Dit wetsvoorstel bevat de daarvoor benodigde voorziening.

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat de omvang van het Scheldegebied in artikel 3 van het verdrag is geregeld. Alhoewel de omschrijving van het Scheldegebied in dat artikel taalkundig gezien anders luidt dan de omschrijving van dat gebied in het Scheldereglement, wordt hiermee hetzelfde (hierboven onder punt 1 al aangeduide) gebied bedoeld.

Om tot een volledige harmonisatie van het loodsplichtregime in het Scheldegebied te komen zullen in samenhang met dit wetsvoorstel ook het Loodsplichtbesluit 1995, het Besluit vrijstellingen loodsplicht Scheldereglement en het Besluit ontheffingen loodsplicht Scheldereglement 2003 nog moeten worden aangepast.

4. Consultaties

Een concept van dit wetsvoorstel is voorgelegd aan de Regionale loodsencorporatie Scheldemonden en Zeeland Seaports. Deze organisaties konden zich in het voorstel vinden. Wel wordt er door deze organisaties op aangedrongen de bepalingen met betrekking tot de loodsplicht voor zeeschepen in de Nederlandse havens in het Scheldegebied te harmoniseren met die bepalingen die voor deze schepen op grond van het Scheldereglement zullen gaan gelden. Hierin zal nog worden voorzien door wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995. Deze wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995 zal gelijktijdig met de wijziging van de Scheepvaartverkeerswet als gevolg van deze wet in werking treden.

Het openbaar ministerie is geconsulteerd over de wijziging in de strafrechtelijke handhaving, waarbij voortaan dus rechtstreeks wordt aangesloten bij door de Permanente Commissie vastgestelde regels.

Ook het openbaar ministerie kan zich vinden in de voorgestelde wijzigingen.

Aan het Korps Landelijke politiediensten is desgevraagd in reactie op opmerkingen naar aanleiding van het voorgelegde concept nadere informatie verschaft over een aantal handhaafbaarheids- en vervolgingsaspecten van dit wetsvoorstel.

Het Ministerie voor de Vlaamse Gemeenschap tenslotte kon zich in het voorgelegde concept van dit wetsvoorstel vinden.

¹ Het reglement ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839, en van Hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842 betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht (Scheldereglement) (Trb. 1995, 48).

5. Handhavingsaspecten

Hoewel de overgang van de strafrechtelijke sanctionering van krachtens de Scheepvaartverkeerswet vastgestelde regels naar de strafrechtelijke sanctionering bij regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van door de Permanente Commissie vastgestelde regels groot lijkt, zal er voor de handhavingspraktijk naar verwachting nauwelijks iets veranderen.

Ten eerste zijn de nu nog nationaal vastgestelde regels in de scheepvaartreglementen al voor het overgrote deel inhoudelijk gecoördineerd met de Vlaamse (en voorheen met de Belgische) regelgeving. In veel gevallen vormen zij een bijzondere toepassing, zij het met afwijkingen, die door de plaatselijke nautische omstandigheden worden gedicteerd, van in internationaal verband totstandgekomen regels. Te denken valt aan de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee¹. De door de Permanente Commissie vast te stellen regels zullen daarom nauwelijks betekenisvol kunnen afwijken van hetgeen reeds is geregeld.

Ten tweede zijn de sancties die in het wetsvoorstel zijn opgenomen ten aanzien van overtreding van de regels van de Permanente Commissie dezelfde als voor overtreding van de Nederlandse scheepvaartreglementen. De overtreding van de loodsplichtregels van het Schelde-reglement wordt met dezelfde sanctie bedreigd als overtreding van de Nederlandse loodsplichtregels. Ook in dit opzicht verandert er inhoudelijk weinig.

Ten derde zal het ook nu al gebruikelijke overleg met het ministerie van Justitie onderscheidenlijk het Openbaar Ministerie en het Korps landelijke politiediensten, met betrekking tot de strafbaarstelling en handhaving van de overtreding van regels die nu op grond van de scheepvaartreglementen zijn gesteld en, na inwerkingtreding van deze wet, en na vaststelling ervan door de Permanente Commissie, bij regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat strafbaar zullen worden gesteld, op dezelfde wijze worden voortgezet.

6. Administratieve lasten

Dit wetsvoorstel heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten van bedrijven of burgers, of voor administratieve lasten, gemoeid met subsidieverhoudingen. In verband hiermee is aan het voorontwerp van deze wet niet aan de adviescommissie toetsing administratieve lasten voorgelegd.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel I, onderdeel A

De in het eerste lid van deze bepaling opgenomen wijzigingen strekken er toe de aanduiding van een verkeerde vindplaats van het Schelde-reglement te herstellen en overeenkomstig de wijze die in onderdeel m, van artikel 1 van de Scheepvaartverkeerswet is gebruikt, te verwijzen naar wijzigingen die nadien hebben plaatsgevonden. Het betreft vooralsnog de wijzigingen in het Scheldereglement als gevolg van Trb. 2005, 312 en 328. In het tweede lid wordt een onderdeel aan artikel 1 van de Scheepvaartverkeerswet toegevoegd tot het opnemen van een begripsomschrijving van het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer.

Artikel I, onderdeel B

Op grond van artikel 11 van de Scheepvaartverkeerswet kunnen bij algemene maatregel van bestuur in gevallen waarin geen loodsplicht op grond van die wet geldt, toch regels worden gesteld die ertoe zouden

¹ Het op 20 oktober 1972 te Londen totstandgekomen Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (Trb. 1974, 51).

kunnen leiden dat er toch sprake is van een loodsplicht op grond van de Scheepvaartverkeerswet. Op dit moment bestaan dergelijke regels op grond van het Loodsplichtbesluit 1995 doch niet voor het Scheldegebied. Als gevolg van de wijziging van het Scheldereglement in het verdrag zal voor het Scheldegebied een loodsplicht bestaan op grond van het Scheldereglement. Als gevolg daarvan moet het niet langer mogelijk zijn op grond van de Scheepvaartverkeerswet regels te treffen indien deze regels ook op grond van het Scheldereglement getroffen kunnen worden. De in dit artikel voorgestelde wijziging van artikel 11 van de Scheepvaartverkeerswet voorziet daarin.

Artikel I, onderdeel C

In het eerste lid wordt artikel 15 aangepast aan de wijzigingen in artikel 11 van de Scheepvaartverkeerswet (zie artikel I, onderdeel B). Artikel 15 van de Scheepvaartverkeerswet regelt de verplichting tot het betalen van loodsgeld op wie de verplichtingen van artikel 10 of 11 van de Scheepvaartverkeerswet van toepassing zijn. Als gevolg van de wijzigingen in artikel 11 (zie artikel I, onderdeel B) en de wijziging in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet (zie artikel I, onderdeel J) zijn deze verplichtingen niet meer van toepassing op het gebied waarop het Scheldereglement van toepassing is. In artikel 23 van het Scheldereglement is een voorziening getroffen voor het betalen van loodsgelden voor Scheldevaarders. In artikel 14, onderdeel H, van het verdrag tot wijziging van het Scheldereglement is echter bepaald (in het nieuwe artikel 22a) dat de betaling van loodsgeld door de gezagvoerder van een zeeschip dat geen Scheldevaarder is, overeenkomstig de geldende nationale wettelijke voorschriften dient te geschieden. De hier voorgestelde wijziging voorziet daarin op dezelfde wijze als dat op de overige scheepvaartwegen gebruikelijk is.

Artikel I, onderdeel D

Op grond van artikel 17 van de Wet rampen en zware ongevallen kan een burgemeester in geval van een ramp of een zwaar ongeval, of in het geval vrees daarvoor bestaat, bijstand vragen aan rijksdiensten. In artikel 6, vijfde lid, van het GNB-verdrag is vastgelegd dat ingeval zich op de Schelde een dergelijk situatie voordoet, die gevolgen kan hebben voor de veiligheid op het land, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit advies en bijstand verleent aan de nationale autoriteiten. Omdat de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit geen rijksdienst is, terwijl het toch wenselijk is dat deze autoriteit ook op verzoek van een burgemeester desgewenst bijstand moet kunnen verlenen is het noodzakelijk hiervoor een voorziening te treffen. Het hier voorgestelde nieuwe artikel 23a van de Scheepvaartverkeerswet voorziet daarin.

Artikel I, onderdeel E

De voorgestelde wijziging van artikel 30 van de Scheepvaartverkeerswet strekt er toe het verbod tot het onbevoegd aanbrengen en verwijderen van verkeerstekens uit te breiden tot verkeerstekens die worden aangebracht of verwijderd op grond van het verdrag. Overtreding van dit verbod wordt met de voorgestelde wijziging op grond van artikel 31, negende lid, aangemerkt als overtreding en gestraft met een hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de derde categorie. Het ligt overigens in de rede dat de Permanente Commissie een regeling vaststelt over de plaatsing van verkeerstekens, die vergelijkbaar zal zijn met het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer.

Artikel I, onderdeel F

Artikel 31, vierde lid, regelt de strafbaarstelling van regels en voorschriften in met name genoemde artikelen van de Scheepvaartverkeerswet. Voor het Scheldegebied kunnen dergelijke voorschriften nadat ze door de Permanente Commissie op grond van het verdrag zijn vastgesteld, in een regeling van de minister van Verkeer en Waterstaat strafbaar worden gesteld. Dit betekent dat de overtreding daarvan ook niet meer door artikel 31, vierde lid, onderdeel a, strafbaar gesteld hoeft te worden. Dit zal worden geregeld in het nieuwe artikel 31a, derde lid, onderdeel a, van de Scheepvaartverkeerswet (artikel I, onderdeel G).

Voor de volledigheid wordt hier nog wel opgemerkt dat de havenbekkens, havens, steigers en aanlegplaatsen in het Nederlandse deel van het Scheldegebied niet onder het verdrag vallen. Overtreding van de in artikel 31, vierde lid, bedoelde wettelijke voorschriften in die havenbekkens, havens, steigers en aanlegplaatsen, wordt in het vierde lid, onderdeel b, strafbaar gesteld.

Artikel I, onderdeel G

In het voorgestelde artikel 31a van de Scheepvaartverkeerswet wordt de sanctionering geregeld van de overtreding van de regels betreffende de loodsplicht op grond van het Scheldereglement en de door de Permanente Commissie vast te stellen regels.

In het *eerste lid* wordt overtreding van de verplichting gebruik te maken van de diensten van een loods in het Scheldegebied strafbaar gesteld. Voorheen werd de sanctionering van deze verplichtingen voor schepen die een Nederlandse haven als eindbestemming hadden (zogenaamde wetschepen) en schepen die een Vlaamse haven als eindbestemming hadden (Scheldevaarders), net als voor de overige vaarwegen, geregeld in artikel 31, vijfde lid, van de Scheepvaartverkeerswet. De strafmaat voor de overtreding in het Scheldegebied blijft dezelfde.

In het *tweede lid* wordt overtreding van de voorschriften verbonden aan een ontheffing van de loodsplicht, verleend krachtens het Scheldereglement strafbaar gesteld. Hetzelfde geldt voor het niet nakomen van een ad hoc opgelegde verplichting tot het gebruik maken van de diensten van een loods en niet nakomen van de aan de loodsplicht verbonden accessoire meldplichten van geschatte aankomst- en vertrektijdstoppen. Voorheen werd de sanctionering van deze verplichtingen voor de wetschepen en de Scheldevaart gezamenlijk geregeld in artikel 31, zesde lid, van de Scheepvaartverkeerswet.

In het *derde lid* wordt de overtreding van de door de Permanente Commissie op te stellen scheepvaartreglementering geregeld. Sanctieering geschiedt op dezelfde voet en met hetzelfde strafmaximum als voor de niet in het Scheldegebied opgenomen scheepvaartwegen in Nederland, conform het uitgangspunt van artikel 11, eerste lid, van het verdrag. Het onderscheid in de zwaarte van de sanctie in relatie tot de ligging van de scheepvaartweg correspondeert met artikel 31, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet. Niet iedere door de Permanente Commissie vastgestelde regel zal als vanzelf gesanctioneerd zijn. Bij regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat zal moeten worden voorgeschreven welke regel gesanctioneerd zal worden. In een dergelijke regeling wordt dan door middel van een verwijzing naar de door de permanente Commissie vastgestelde en, op grond van artikel 11 van het verdrag in de Staatscourant bekend gemaakte regeling, aangegeven welke overtreding als strafbaar feit wordt aangemerkt. Door deze delegatieconstructie machtigt de wetgever bij voorbaat de minister om in de Permanente Commissie vastgestelde regels, strafrechtelijk te handhaven. Deze constructie wordt gerechtvaardigd door de praktische en technische aard van de materie. Ook voorheen werden de strafbepalingen in een regeling

van lager niveau geformuleerd. In het *vierde lid* is de overtreding van verboden of geboden in verkeerstekens en bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken, van voorschriften of beperkingen verbonden aan vrijstellingen of ontheffingen verbonden aan verkeerstekens of bekendmakingen, en het niet nakomen van verkeersaanwijzingen gesanctioneerd, een en ander voor zover het betreft de toepassing van het verdrag. Ook hier is, conform artikel 31, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet een onderscheid gemaakt tussen de Nederlandse territoriale zee en de Westerschelde enerzijds, en andere scheepvaartwegen anderzijds. Ook voor wat betreft de aard van de strafbare feiten die voortvloeien uit het verdrag en uit het Scheldereglement geldt dat zij als overtredingen, en niet als misdrijven worden gekwalificeerd. Dit is in het *vijfde lid* geregeld.

Artikel I, onderdeel H

Met de voorgestelde wijziging van artikel 35, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet wordt de bevoegdheid van de officier van justitie, onderscheidenlijk de rechter-commissaris, tot vasthouding van een schip uitgebreid met de nieuwe categorieën strafbare feiten opgenomen in het voorgestelde artikel 31a.

Artikel I, onderdeel I

Artikel 52, eerste lid, wordt aangepast aan de wijziging van artikel 11.

Artikel I, onderdeel J

In paragraaf 2 van het algemeen gedeelte van deze memorie is ingegaan op de harmonisatie van de loodsplichtregimes in het Scheldegebied. De in het verdrag opgenomen wijzigingen van het Scheldereglement hebben tot gevolg dat de vaststelling van de loodsplicht, de daarop gemaakte uitzonderingen in de vorm van vrijstellingen, ontheffingen en zogeheten verklaringen van vrijstelling zo veel als mogelijk is op grond van het Scheldereglement worden geregeld. Loodsplicht op grond van de Nederlandse wetgeving is dan alleen nog van toepassing in die beheersgebieden in de Schelderegio die buiten het in het verdrag gedefinieerde Scheldegebied vallen. Die gebieden worden opgesomd in het nieuwe onderdeel IV van de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet (derde lid, van onderdeel J). Als gevolg van dit nieuwe onderdeel IV van de bijlage, is het noodzakelijk dat de laatste zin aan het einde van onderdeel IV, die betrekking heeft op de onderdelen I tot en met IV, ook aan te passen. Het tweede lid, van onderdeel J, voorziet daarin.

Verder wordt voorgesteld de kaart die deel uitmaakt van de bijlage onder B bij de Scheepvaartverkeerswet te laten vervallen (eerste lid, van onderdeel J). Deze kaart heeft geen toegevoegde waarde ten opzichte van de in de bijlage onder A al omschreven scheepvaartwegen waarop de loodsplicht van toepassing is.

Artikel II en III

De wijziging van de bijlage bij artikel 10 van de Scheepvaartverkeerswet heeft ook ongewenste gevolgen voor het toepassingsbereik van een tweetal andere wetten waarin (impliciet) naar die bijlage wordt verwezen. In artikel 4 van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart wordt geregeld dat die wet niet van toepassing is op zeeschepen die gebruik maken van een loods als bedoeld in artikel 10, eerste lid, of 11 van de Scheepvaartverkeerswet. Doordat het gebied dat onder het verdrag valt, als gevolg van de wijziging in artikel I, onderdeel J, niet meer in de bijlage bij artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet is opgenomen, wordt hiermee, terwijl geen beleidswijziging wordt beoogd, toch

ongewild het bereik van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart verruimd. Door de toevoeging van de scheepvaartwegen die onder het verdrag vallen aan artikel 4, onder 1°, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (in artikel II, eerste lid) wordt bereikt dat er geen wijziging optreedt in het toepassingsgebied van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

Een vergelijkbare wijziging wordt voorgesteld voor artikel 2:9, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet.

In dit artikellid wordt, voor het toepassingsgebied van die wet ook verwezen naar de scheepvaartwegen, bedoeld in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet. Door de toevoeging van de scheepvaartwegen die als gevolg van de wijziging in artikel I, onderdeel J, niet meer in de bijlage bij de Scheepvaartverkeerswet zijn opgenomen, wordt geen wijziging in het toepassingsgebied van de Arbeidstijdenwet veroorzaakt (artikel III).

Daarnaast wordt in artikel II, tweede lid, nog voorzien in een aanpassing van artikel 4, onderdeel i, onder 2° van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Hierin wordt, ook weer voor het toepassingsgebied van die wet verwezen naar de vrijstellings- en ontheffingsregeling van de loodsplicht op grond van de Scheepvaartverkeerswet. Nu er op grond van de nederlandse wetgeving op grond van de Scheepvaartverkeerswet in het gebied dat wordt beslagen door het verdrag, geen loodsplicht meer geldt (en dientengevolge dus ook geen mogelijkheid meer bestaat voor het verlenen van vrijstelling of ontheffing van de loodsplicht in dat gebied), is het noodzakelijk, ter voorkoming van een ongewenste inhoudelijke wijziging in artikel 4 van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, tevens te verwijzen naar vergelijkbare artikelen in het Scheldereglement.

Artikel IV

Het wetsvoorstel zal te zijner tijd gelijktijdig met het verdrag in werking moeten treden. Dit tijdstip staat thans nog niet vast.

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