

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1990-1991

21 NOVEMBRE 1990

PROJET DE LOI

**portant approbation du Protocole
additionnel n° 4 à la Convention
révisée pour la navigation du Rhin,
signé à Strasbourg le 25 avril 1989**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Les surcapacités structurelles que connaissent actuellement les flottes de navigation intérieure en Europe de l'Ouest ne pourront être réduites que si l'on prend, au niveau international, des mesures visant tant à réduire la capacité qu'à freiner les investissements ayant pour effet d'accroître ces flottes. Des dispositions ont été arrêtées en matière, en avril 1989, dans le cadre de la CE et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Ces dispositions s'articulent, grosso modo, autour des principes suivants :

1) coordination au niveau international des actions nationales de déchirage, de manière à ce que dans tous les pays, les cotisations et primes de déchirage soient identiques;

2) financement des actions de déchirage par la profession, les pouvoirs publics assurant le préfinancement;

3) création, dans les fonds de déchirage, de comptes distincts pour les bateaux à cargaison sèche et les bateaux-citernes (les pousseurs sont, eux aussi, couverts par les actions de déchirage);

4) cotisations de déchirage obligatoires;

5) participation volontaire aux actions de déchirage;

6) limitation des augmentations de capacité, autrement dit, application du principe « du vieux contre du neuf ».

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1990-1991

21 NOVEMBER 1990

WETSONTWERP

**houdende goedkeuring van het
Aanvullend Protocol n° 4 bij de
Herziene Rijnvaartakte, ondertekend
te Straatsburg op 25 april 1989**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. De structurele overcapaciteit van de Westeuropese binnenvaartvloot kan slechts worden teruggedrongen met internationale maatregelen die zowel op een vermindering van het laadvermogen als op een afremming van investeringen in vlootuitbreidingen zijn gericht. Desbetreffende regelingen zijn in april 1989 in het kader van de EG en van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgesteld.

De voornaamste onderdelen van deze besluiten hebben betrekking op :

1) internationale coördinatie van nationale sloopregelingen, waarbij de in alle landen te betalen sloopbedragen en uit te keren slooppremies gelijk zijn;

2) financiering van sloopregelingen door het bedrijfsleven met voorfinanciering door de overheden;

3) aparte sloopfondsen voor droge ladingschepen en tankschepen, sloopregeling ook van toepassing op duwbotten;

4) verplichte sloopheffing;

5) vrijwillig gebruik van sloopregeling;

6) afremming van toevoeging van laadvermogen aan de vloot, de zgn. oud voor nieuw regeling.

2. Le Règlement CE n° 1101/89 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure a été adopté par le Conseil le 27 avril 1989.

Conformément à l'article 189 du Traité de Rome, un règlement est « obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout Etat membre ».

La transposition à l'échelon national du Règlement visé ci-dessus est actuellement en cours. En Belgique, c'est l'Office régulateur de la Navigation intérieure qui gérera le fonds de déchirage; un comité composé de représentants des Régions et des organisations professionnelles sera chargé de surveiller les opérations financières.

3. Le Protocole additionnel n° 4 du 25 avril 1989 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin (*) et qui est aujourd'hui soumis à l'approbation du Parlement, jette des bases juridiques qui permettront, dans le cadre de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, d'harmoniser le Règlement du Conseil des CE et le régime instauré par la Convention révisée pour la Navigation du Rhin.

Aux termes de l'article 1^{er}, §§ 1 et 2 du Protocole, la navigation du Rhin peut être assujettie à des mesures temporaires d'assainissement structurel, et ce nonobstant les principes généraux contenus dans la Convention révisée pour la Navigation du Rhin :

— l'accès au marché peut être limité (application du principe « du vieux contre du neuf ») bien que l'article 1^{er} de la Convention accorde aux bateliers le droit de libre navigation sur les voies navigables couvertes par la Convention pour la Navigation du Rhin (Rhin, estuaires du Rhin, affluents, cours d'eau et voies navigables reliant l'Escaut et le Rhin);

— des cotisations destinées à alimenter les actions de déchirage peuvent être imposées bien que l'article 3 de la Convention stipule qu'« aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation ne pourra être prélevé sur les bateaux ou leurs chargements... ».

Aux termes de l'article 1^{er}, § 3 du Protocole, la Commission centrale pour la navigation du Rhin est habilitée à prendre une résolution en conformité avec le Règlement CE susvisé. La Suisse, tout en n'étant pas membre de la CE, s'engage à prendre au titre du Protocole n° 4 les mêmes mesures que celles qui sont édictées dans le Règlement CE, ce qui en garantit l'application uniforme et lève par la même occasion toute incompatibilité entre la Convention révisée pour la Navigation du Rhin et ledit Règlement CE.

4. Les mesures temporaires visées ci-dessus sont déjà d'application en vertu du Règlement CE cité au point 2.

Néanmoins, le Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin doit encore être soumis à l'approbation du Parlement, étant

2. De EG-verordening n° 1101/89 tot structurele sanering van de binnenvaart werd op 27 april 1989 door de Raad goedgekeurd.

Overeenkomstig artikel 189 van het Verdrag van Rome is een verordening « verbindend in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in elke Lidstaat ».

Deze verordening wordt thans nader in de nationale sfeer uitgewerkt. In België zal de Dienst voor Regeling der Binnenvaart het sloopfonds beheren; een comité van afgevaardigden van de Gewesten en van de beroepsorganisaties zal toezicht houden op de financiële verrichtingen.

3. Het Aanvullend Protocol n° 1 bij de Herziene Rijnvaartakte (*), ondertekend op 25 april 1989 dat thans ter goedkeuring van het Parlement wordt voorgelegd, legt de juridische basis om in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een afstemming tot stand te brengen tussen de Verordening van de EG-Raad en het regime voor de Rijnvaart op grond van de Herziene Rijnvaartakte.

Overeenkomstig artikel 1, lid 1 en 2 van het Protocol, kan de Rijnvaart worden onderworpen aan tijdelijke maatregelen voor een structurele sanering en dit niettegenstaande de algemene beginselen vervat in de Herziene Rijnvaartakte :

— de toegang tot de markt kan worden beperkt (de zogenaamde oud voor nieuw regeling) alhoewel artikel 1 aan de individuele schipper een recht op vrije vaart garandeert op de onder de Rijnvaartakte vallende waterwegen (Rijn, Rijnmondingen, zijrivieren, Schelde- en Rijnverbindende wateren);

— heffingen ter financiering van de sloopregeling kunnen worden opgelegd alhoewel artikel 3 bepaalt dat « aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation ne pourra être prélevé sur les bateaux ou leurs chargements... ».

Overeenkomstig artikel 1, lid 3 van het Protocol, is de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bevoegd een besluit te nemen in overeenstemming met de genoemde EG-Verordeningen. Zwitserland als niet EG-lid, verbindt zich er via het Protocol n° 4 toe om dezelfde maatregelen te treffen als die welke in de EG-Verordening zijn opgenomen, wat de uniforme toepassing ervan verzekert en meteen de onverenigbaarheid opheft tussen de Rijnvaartakte en de EG-Verordening.

4. De bedoelde tijdelijke maatregelen zijn reeds van toepassing op grond van de onder 2 genoemde EG-Verordening.

Niettemin dient het genoemd Aanvullend Protocol n° 4 bij de Herziene Rijnvaartakte alsnog ter goedkeuring van het Parlement te worden voorgelegd omdat

(*) Convention pour la Navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868, et révisée par la Convention de Strasbourg du 20 novembre 1963.

(*) Rijnvaartakte van Mannheim van 17 oktober 1868, herzien bij het Verdrag van Straatsburg van 20 november 1963.

donné que la Convention pour la Navigation du Rhin et les Traités CE sont des sources de droit totalement indépendantes l'une de l'autre. De cette façon, on évite toute contestation quant au droit à appliquer — international ou communautaire — pour ce qui concerne aussi bien les relations avec les sujets de droit que celles avec la Suisse.

5. Le Conseil d'Etat s'est référé dans son avis du 16 mai 1990 à l'avis qu'il avait donné le 20 décembre 1989, sous le n° L.19.543/9, à la demande du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications sur le projet d'arrêté portant exécution du Règlement CE n° 1101/89 mentionné sub 2.

Cet avis concerne l'exécution du Règlement CE dans l'ordre juridique interne belge et concerne plus particulièrement la question de savoir si son exécution ressort de la compétence des autorités nationales ou régionales.

Il a déjà été tenu compte des remarques y relatives émises par le Conseil d'Etat.

Le présent Protocole a, comme mentionné ci-dessus, un double objectif :

1. éviter toute contestation au sujet de la conformité entre le Règlement CE n° 1101/89 susmentionné et la Convention révisée pour la Navigation du Rhin;

2. assurer l'unité du régime du Rhin; la Suisse, Etat tiers à la CE, s'engage à prendre au titre du Protocole n° 4 ici soumis des mêmes mesures que celles insérées dans le Règlement CE.

Le Ministre des Affaires étrangères,

M. EYSKENS

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre de la Justice,

M. WATHELET

de Rijnvaartakte en de EG-Verdragen twee volledig onafhankelijke rechtsbronnen zijn. Op deze wijze voorkomt men elke betwisting omtrent de aard van het toepasselijk recht, hetzij het internationaal hetzij het communautair recht, wat de betrekkingen met de rechtsonderhorigen en met Zwitserland betreft.

5. De Raad van State heeft in zijn advies van 16 mei 1990 verwezen naar het advies dat hij op 20 december 1989, onder n° L.19.543/9, op verzoek van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen heeft gegeven met betrekking tot het ontwerp van besluit tot uitvoering van de sub 2 genoemde EG-Verordening n° 1101/89.

Dit advies betreft de uitvoering van de EG-Verordening in de interne Belgische rechtsorde en heeft meer in het bijzonder betrekking op de vraag of de uitvoering ervan tot de bevoegdheid van de nationale dan wel van de gewestelijke autoriteiten behoort.

Met de desbetreffende opmerkingen van de Raad van State werd reeds rekening gehouden.

Onderhavig Protocol heeft zoals hierboven vermeld een tweeledig doel :

1. elke betwisting over de conformiteit tussen de genoemde EG-Verordening n° 1101/89 en de Herziene Rijnvaartakte voorkomen;

2. de eenheid van het Rijnregime veilig stellen; Zwitserland, als niet-EG-land, verbindt zich er, via het voorliggend Protocol n° 4, toe om dezelfde maatregelen te treffen als die welke in de EG-Verordening zijn opgenomen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

M. EYSKENS

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Justitie,

M. WATHELET

Le Ministre des Finances,

PH. MAYSTADT

Le Ministre du Commerce extérieur,

R. URBAIN

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

De Minister van Buitenlandse Handel,

R. URBAIN

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'Etat

**Avant-projet de loi portant approbation du
Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée
pour la navigation du Rhin, signé à Strasbourg
le 25 avril 1989**

Article unique

Le Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé à Strasbourg le 25 avril 1989, sortira son plein et entier effet.

VOORONTWERP VAN WET

voorgelegd aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet houdende goedkeuring van
het Aanvullend Protocol nr. 4 bij de Herzlene
Rijnvaartakte, ondertekend te Straatsburg
25 april 1989**

Enig artikel

Het Aanvullend Protocol nr. 4 bij de Herzlene Rijnvaartakte, ondertekend te Straatsburg op 25 april 1989, zal volkomen uitwerking hebben.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 18 avril 1990, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation du Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé à Strasbourg le 25 avril 1989 », a donné le 16 mai 1990 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

Il ressort de l'exposé des motifs que « La transposition à l'échelon national du Règlement CEE n° 1101/89 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure est actuellement en cours ».

Le Conseil d'Etat attire l'attention des auteurs du projet sur l'avis qu'il a donné le 20 décembre 1989, sous le n° L. 19.543/9, sur un projet d'arrêté royal « portant exécution du Règlement (CEE) n° 1102/89 de la Commission du 27 avril 1989 fixant certaines mesures d'application du Règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure », avis donné à la demande du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications qui est également l'un des Ministres proposant et signataires du présent projet de loi.

Une copie de l'avis précité est annexé au présent avis.

La chambre était composée de

MM. :

P. FINCOEUR, *conseiller d'Etat, président;*

C.-L. CLOSSET,
R. ANDERSEN, *conseillers d'Etat;*

F. RIGAUX,
P. GOTHOT, *assesseurs de la section de législation;*

Mme :

R. DEROY, *greffier.*

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

Le rapport a été présenté par M. C. MENDIAUX, premier auditeur.

Le Greffier,

R. DEROY

Le Président,

P. FINCOEUR

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 18 april 1990 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Aanvullend Protocol nr. 4 bij de Herziene Rijnvaartakte, ondertekend te Straatsburg op 25 april 1989 », heeft op 16 mei 1990 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

In de memorie van toelichting staat te lezen dat de EEG-verordening nr. 1101/89 tot structurele sanering van de binnenvaart « thans nader in de nationale sfeer (wordt) uitgewerkt ».

De Raad van State vestigt de aandacht van de indieners van het ontwerp op het advies dat hij op 20 december 1989 onder het nr. L. 19.543/9 heeft gegeven over een ontwerp van koninklijk besluit « houdende uitvoering van de Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart ». Dat advies was gegeven op verzoek van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen, die tevens een van de Ministers is die het onderhavige wetsontwerp voordragen en hebben ondertekend.

Bij dit advies wordt een afschrift van het voornoemde advies gevoegd.

De kamer was samengesteld uit

HH. :

P. FINCOEUR, *staatsraad, voorzitter;*

C.-L. CLOSSET,
R. ANDERSEN, *staatsraden;*

F. RIGAUX,
P. GOTHOT, *assessoren van de afdeling wetgeving;*

Mevr. :

R. DEROY, *griffier.*

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

Het verslag werd uitgebracht door de heer C. MENDIAUX, eerste auditeur.

De Griffier,

R. DEROY

De Voorzitter,

P. FINCOEUR

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, le 18 décembre 1989, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal « portant exécution du Règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil du 27 avril 1989 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure et du Règlement (CEE) n° 1102/89 de la Commission du 27 avril 1989 fixant certaines mesures d'application du Règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure », a donné le 20 décembre 1989 l'avis suivant :

Le projet d'arrêté soumis au Conseil d'Etat tend à l'exécution du règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil du 27 avril 1989 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure (JOCE 28 avril 1989, n° L. 116/25) et du règlement (CEE) n° 1102/89 de la Commission du 27 avril 1989 fixant certaines mesures d'application du règlement cité en premier lieu (JOCE 28 avril 1989, n° L. 116/30). La réglementation communautaire qu'il s'agit d'exécuter peut être brièvement résumée comme suit. Les bateaux de navigation intérieure affectés au transport entre deux ou plusieurs points sur les voies navigables des Etats membres sont soumis à des mesures d'assainissement structurel. Chacun des Etats membres concernés est tenu de créer, dans le cadre de sa législation nationale et avec ses moyens administratifs propres, un fonds de déchirage dont la gestion est assurée par les autorités compétentes de l'Etat membre concerné. Celui-ci associe à cette gestion ses organisations représentatives de la navigation intérieure.

Le fonds verse, dans les limites des moyens financiers disponibles, des primes aux propriétaires de bateaux qui déchirent ceux-ci. Il est alimenté au moyen des cotisations — ordinaires et spéciales — versées par les propriétaires de bateaux. Les Etats membres préfinancent le fonds créé sur leur territoire. Ils peuvent prendre des mesures sociales au profit des personnes qui désirent quitter le secteur des transports par voie navigable ou se convertir dans un autre secteur d'activités.

En vue d'éviter que les effets de l'action de déchirage coordonnée soient annihilés par une mise en service simultanée d'une cale supplémentaire, des mesures sont prises qui visent à freiner ces investissements. Les mesures que les Etats membres doivent prendre en vue de l'exécution de cette réglementation doivent être arrêtées avant le 1^{er} juin 1990. Elles doivent notamment prévoir un contrôle permanent et efficace du respect, par les entreprises, de leurs obligations ainsi que des sanctions appropriées en cas d'infraction. L'arrête en projet charge l'Office régulateur de la navigation intérieure d'exercer les missions confiées au fonds de déchirage, fixe les conditions dans lesquelles les cotisations — ordinaires et spéciales — et les primes de déchirage sont dues, prévoit une indemnité de réinsertion sociale dont il fixe les conditions et institue des sanctions.

Selon son préambule, les Régions ont été associées conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifié par la loi du 8 août 1988, à l'élaboration de la réglementation. Des pièces

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 18 december 1989 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit « houdende uitvoering van de Verordening (EEG) n° 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart en van de Verordening (EEG) n° 1102/89 van de Commissie van 27 april 1989 ter vaststelling van een aantal uitvoeringsbepalingen van Verordening (EEG) n° 1101/89 van de Raad inzake de structurele sanering van de binnenvaart », heeft op 20 december 1989 het volgend advies gegeven :

Het aan de Raad van State voorgelegde ontwerp van besluit strekt tot uitvoering van de verordening (EEG) n° 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen 28 april 1989, n° L. 116/25) en van de verordening (EEG) n° 1102/89 van de Commissie van 27 april 1989 ter vaststelling van een aantal uitvoeringsbepalingen van de eerstgenoemde verordening (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen 28 april 1989, n° L. 116/30). De uit te voeren reglementering van de Gemeenschap kan kort worden samengevat als volgt. Voor de binnenschepen gebruikt voor het vervoer tussen twee of meer punten op de waterwegen van de Lid-Staten gelden maatregelen tot structurele sanering. Elke Lid-Staat moet in het kader van zijn nationale wetgeving en met zijn eigen administratieve middelen een sloopfonds oprichten dat wordt beheerd door de bevoegde autoriteiten van die Lid-Staat. Hij betreft zijn organisaties die de binnenvaart vertegenwoordigen bij dat beheer.

Uit het fonds worden binnen de perken van de beschikbare financiële middelen uitkeringen gestort aan de eigenaars van schepen die deze laten slopen. Het fonds wordt gefinancierd door middel van gewone en speciale bijdragen die door de eigenaars van de schepen worden betaald. De Lid-Staten financieren het fonds dat op hun grondgebied is opgericht. Ze kunnen sociale maatregelen nemen ten gunste van de personen die de binnenvaart willen verlaten of naar een andere sector van het bedrijfsleven willen overgaan.

Om te voorkomen dat het effect van de gecoördineerde sloopactie wordt tenietgedaan door de gelijktijdige ingebruikneming van extra scheepsruimte worden er maatregelen genomen om die investeringen af te remmen. De Lid-Staten moeten de maatregelen tot uitvoering van de bewuste reglementering vóór 1 januari 1990 vaststellen. Ze moeten er inzonderheid voor zorgen dat er permanent en doeltreffend op wordt toegezien dat de bedrijven hun verplichtingen nakomen en dat bij overtredingen de gepaste straffen worden opgelegd. Bij het ontworpen besluit wordt de Dienst voor Regeling der Binnenvaart belast met de opdrachten toevertrouwd aan het sloopfonds, worden de voorwaarden vastgesteld waaronder de gewone en speciale bijdragen en de sloopuitkeringen moeten worden betaald en wordt voorzien in een sociale wederaanpassingsvergoeding waarvoor de voorwaarden en straffen worden bepaald.

Luidens de aanhef zijn de Gewesten overeenkomstig de bepalingen van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, betrokken bij het opzetten

qui accompagnent la demande d'avis, il appert que cet arrêté constitue une des mesures d'exécution d'un protocole d'accord réglant les différentes formes de collaboration entre l'Etat et les Régions pour la mise en œuvre de l'assainissement structurel dans la navigation intérieure belge, soumis à la signature des parties contractantes.

D'emblée se pose la question de savoir si la matière ressortit effectivement à la compétence de l'Etat et peut être réglée, comme c'est le cas en l'espèce, par la voie d'un arrêté royal. Le Conseil d'Etat, section de législation, est d'avis que la matière ressortit essentiellement à la compétence des Régions et doit dès lors être réglée par elles. Il se fonde sur les considérations suivantes.

L'avant-projet de loi, devenu la loi du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, prévoyait l'insertion dans l'article 6, § 1^{er}, de cette loi, d'un « VIIbis » qui, en ce qui concerne les travaux publics et le transport, déclarait les Régions compétentes, notamment, pour « 10° La marine marchande, la pêche maritime et la navigation intérieure, en tant que secteurs d'activités économiques, et l'aide spécifique y afférente ». Cette dernière disposition a été supprimée dans le texte du projet de loi à la suite de l'observation du Conseil d'Etat, section de législation, selon laquelle l'utilité de cette disposition n'apparaissait pas dès lors qu'en vertu de l'article 6, § 1^{er}, VI nouveau « la compétence régionale en matière de politique économique portera, notamment, sur les aides aux entreprises, en ce compris les aides aux entreprises des secteurs relevant actuellement de la politique nationale... » (Doc. parl., Chambre, session extraordinaire 1988, projet n° 516/1, p. 42). L'exposé des motifs note à cet égard : « Comme l'indique le Conseil d'Etat, il va de soi que la marine marchande, la pêche maritime et la navigation intérieure, en tant que secteur d'activités économiques, et l'aide spécifique y afférente, sont régionalisées dans le cadre des compétences économiques, y compris les crédits inscrits au budget des communications, c'est-à-dire les aides prévues par la loi de 1948 sur le crédit maritime ⁽¹⁾ » (Doc. parl., Chambre, session extraordinaire 1988, projet n° 516/1, p. 17).

Bref, le transfert aux Régions porte sur le régime d'aide spécifique aux secteurs de la marine marchande, de la pêche maritime et de la navigation intérieure, mais la compétence normative et celle de réglementer le marché demeurent nationales (ibid.).

Dans le rapport de la commission sénatoriale de la révision de la Constitution et des réformes des institutions, la répartition des compétences entre l'Etat et les Régions en matière de navigation intérieure a été quelque peu explicitée. Ainsi restent de la compétence nationale, le règlement général sur les voies navigables et la réglementation sur le transport par voies d'eau intérieures, le chargement, la tarification et l'exploitation de bateaux intérieurs.

A cet égard, il a été précisé que l'Office régulateur de la navigation intérieure continuerait à fonctionner sous l'autorité nationale, mais qu'on chercherait à associer les Régions à sa gestion. Par contre, est transférée aux Régions, dans le cadre de la régionalisation de la politique économique sec-

van de reglementering. Uit de stukken die bij de adviesaanvraag gaan, blijkt dat dit besluit een van de maatregelen is tot uitvoering van een protocol tot regeling van de samenwerking tussen de Staat en de Gewesten met betrekking tot de sanering van de binnenvaart, dat door de contracterende partijen moet worden ondertekend.

Onmiddellijk rijst daarbij de vraag of de aangelegenheid wel tot de bevoegdheid van de Staat behoort en, zoals nu het geval is, kan worden geregeld bij koninklijk besluit. De Raad van State, afdeling wetgeving, is van mening dat de aangelegenheid hoofdzakelijk tot de bevoegdheid van de Gewesten behoort en dus daardoor moet worden geregeld. Hij steunt daarvoor op de volgende overwegingen.

Het voorontwerp van wet, dat de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen is geworden, bepaalde dat in artikel 6, § 1, van die wet een « VIIbis » zou worden ingevoegd dat de Gewesten wat de openbare werken en het vervoer betreft inzonderheid bevoegd verklaarde « 10° De koopvaardij, de zeevisserij en de binnenscheepvaart als economische sectoren, en de hiermee verband houdende specifieke hulp ». Deze laatste bepaling is in de tekst van het ontwerp van wet geschrapt als gevolg van de opmerking van de Raad van State, afdeling wetgeving, volgens welke het nut van die bepaling niet bleek daar krachtens het nieuwe artikel 6, § 1, VI, « de bevoegdheid van het Gewest ter zake van economisch beleid onder meer zal slaan op de steun aan ondernemingen, met inbegrip van de steun aan ondernemingen behorend tot de sectoren welke thans onder het nationaal beleid ressorteren... » (Gedr. St. Kamer, buitengewone zitting 1988, ontwerp n° 516/1, blz. 42). In de memorie van toelichting staat in dat verband : « Zoals de Raad van State opmerkt, is het evident dat de koopvaardij, de zeevisserij en de binnenscheepvaart als economische sectoren, en de hiermee verband houdende specifieke hulp, in het raam van de economische bevoegdheden, geregionaliseerd zijn, met inbegrip van de kredieten ingeschreven op de begroting van Verkeerswezen, meer bepaald de hulp voorzien door de wet van 1948 op het scheepskrediet ⁽¹⁾ » (Gedr. St. Kamer, buitengewone zitting 1988, ontwerp n° 516/1, blz. 17).

Kort gezegd, de overdracht van bevoegdheden aan de Gewesten heeft betrekking op de regeling van de specifieke steun aan de sectoren van de koopvaardij, de zeevisserij en de binnenscheepvaart, maar de normerende en marktorienende bevoegdheid blijven nationaal (ibid.).

In het verslag van de senaatscommissie voor de herziening van de Grondwet en hervorming der instellingen wordt de verdeling van de bevoegdheden inzake de binnenvaart tussen de Staat en de Gewesten ietwat uitdrukkelijker omschreven. Zo blijven het algemeen reglement op de bevaarbare waterwegen en het reglement op het vervoer via de binnenwateren, het bevrachten, de tarifiering en de exploitatie van de binnenschepen tot de nationale bevoegdheid behoren.

In dat verband is gepreciseerd dat de Dienst voor Regeling der Binnenvaart verder onder nationaal gezag zal blijven functioneren maar dat men zou proberen om de Gewesten bij het beheer ervan te betrekken. Aan de andere kant wordt in het kader van de regionalisering van het

⁽¹⁾ L'intitulé complet de cette loi est : « loi du 23 août 1948 tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche maritime et de la construction maritime et instituant à ces fins un Fonds de l'armement et des constructions maritimes ».

⁽¹⁾ Het volledige opschrift van die wet luidt als volgt : « wet van 23 augustus 1948 strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij en de vissersvloot en van de scheepsbouw, en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het uittreden en het aanbouwen van zeeschepen ».

torielle, la compétence en matière d'aide à la navigation intérieure, en vue de l'assainissement et de la modernisation de la flotte intérieure (Doc. parl., Sénat, session extraordinaire 1988, rapport n° 405/2, pp. 117 et 118) ⁽¹⁾.

En tant qu'il vise à assurer l'exécution, dans l'ordre juridique interne belge, des règlements communautaires n°s 1101 et 1102/89 du 27 avril 1989 qui ont pour objectif de réaliser à bref délai, grâce à une action de déchirage coordonnée sur le plan communautaire, une réduction substantielle de la navigation intérieure, l'arrêté en projet ressortit à la compétence transférée aux Régions, dans le cadre de la régionalisation de la politique économique sectorielle, en matière d'aide à la navigation intérieure, en vue de l'assainissement et de la modernisation de la flotte intérieure. L'Etat ne peut, sans excéder sa compétence, prendre de telles mesures.

La chambre était composée de

MM. :

P. FINCŒUR, *président de chambre;*

C.-L. CLOSET,
R. ANDERSEN, *conseillers d'Etat;*

F. RIGAUX,
F. DELPEREE, *assesseurs de la section de législation;*

M. FAUCONIER, *greffier assumé.*

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE, président.

Le rapport a été présenté par M. J. FORTPIED, premier auditeur.

Le Greffier,

M. FAUCONIER

Le Président,

P. FINCŒUR

sectorieel economisch beleid, de bevoegdheid inzake de steun aan de binnenscheepvaart met het oog op de sanering en de modernisering van de binnenschepen, aan de Gewesten overgedragen (Gedr. St. Senaat, buitengewone zitting 1988, verslag nr. 405/2, blz. 117 en 118) ⁽¹⁾.

In zoverre het ontworpen besluit strekt tot uitvoering in de interne Belgische rechtsorde van de Gemeenschapsverordeningen n°s 1101 en 1102/89 van 27 april 1989, die tot doel hebben om dankzij een op gemeenschapsniveau gecoördineerde sloopactie de overcapaciteit op korte termijn aanzienlijk te verminderen en aldus de structuren van de binnenvaart te saneren, valt het onder de bevoegdheid inzake de steun aan de binnenscheepvaart met het oog op de sanering en de modernisering van de binnenschepen, die in het kader van de regionalisering van het sectorieel economisch beleid aan de Gewesten is overgedragen. De Staat kan zulke maatregelen niet nemen zonder zijn bevoegdheid te buiten te gaan.

De kamer was samengesteld uit

HH. :

P. FINCŒUR, *staatsraad, voorzitter;*

C.-L. CLOSET,
R. ANDERSEN, *staatsraden;*

F. RIGAUX,
F. DELPEREE, *assessoren van de afdeling wetgeving;*

M. FAUCONIER, *toegevoegd griffier.*

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. TAPIE, voorzitter.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. FORTPIED, eerste auditeur.

De Griffier,

M. FAUCONIER

De Voorzitter,

P. FINCŒUR

⁽¹⁾ Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Réformes institutionnelles M. J.-L. Dehaene s'était déjà prononcé dans le même sens à la séance du vendredi 29 juillet 1988 de la Chambre des Représentants :

« Ook op het stuk van de binnenvaart blijft de marktorganisatie, meer bepaald ook de Dienst voor regeling van de binnenvaart nationaal, met mogelijkheid tot betrokkenheid van de Gewesten. Alles wat het bouwen van schepen betreft gaat naar de Gewesten, zowel voor de binnenvaart als voor de koopvaardij, omdat het hier om een economische sectoriële bevoegdheid gaat. Daarentegen blijft de organisatie van de koopvaardij, waartoe onder meer het koopvaardijplan en een aantal politionele en inspectiebevoegdheden behoren, op nationaal vlak » (Ann. parl., Chambre, séance plénière du vendredi 29 juillet 1988, p. 1426).

⁽¹⁾ De Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen J.-L. Dehaene had zich op de vergadering van vrijdag 29 juli 1988 van de Kamer van Volksvertegenwoordigers al in dezelfde zin uitgelaten :

« Ook op het stuk van de binnenvaart blijft de marktorganisatie, meer bepaald ook de Dienst voor regeling van de binnenvaart nationaal, met mogelijkheid tot betrokkenheid van de Gewesten. Alles wat het bouwen van schepen betreft gaat naar de Gewesten, zowel voor de binnenvaart als voor de koopvaardij, omdat het hier om een economische sectoriële bevoegdheid gaat. Daarentegen blijft de organisatie van de koopvaardij, waartoe onder meer het koopvaardijplan en een aantal politionele en inspectiebevoegdheden behoren, op het nationaal vlak » (Parlementaire Handelingen, Kamer, openbare vergadering van vrijdag 29 juli 1988, blz. 1426).

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Communications, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre du Commerce extérieur sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique

Le Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé à Strasbourg le 25 avril 1989, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 9 novembre 1990.

BAUDOUIN

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

M. EYSKENS

Le Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre de la Justice,

M. WATHELET

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Justitie, van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Buitenlandse Handel,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Financiën en Onze Minister van Buitenlandse Handel zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel

Het Aanvullend Protocol nr. 4 bij de Herziene Rijnvaartakte, ondertekend te Straatsburg op 25 april 1989, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 9 november 1990.

BOUDEWIJN

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

M. EYSKENS

De Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Justitie,

M. WATHELET

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

Le Ministre du Commerce extérieur,

R. URBAIN

De Minister van Buitenlandse Handel,

R. URBAIN

**PROTOCOLE
ADDITIONNEL N° 4
à la Convention révisée
pour la navigation du Rhin**

LA REPUBLIQUE FEDERALE
D'ALLEMAGNE,
LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA REPUBLIQUE FRANÇAISE,
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-
BRETAGNE ET D'IRLANDE DU
NORD,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA CONFEDERATION SUISSE,

Considérant,

— que le marché de la navigation rhénane et de la navigation intérieure sur les voies navigables reliées au Rhin est frappé d'une grave crise économique à laquelle il ne peut être remédié sans des mesures obligatoires d'assainissement structurel,

— qu'à cet effet il importe d'entreprendre des actions de déchirage coordonnées sur le plan international et financées par des fonds alimentés par la profession de la navigation intérieure, assorties de conditions relatives à la mise en service de cale supplémentaire,

— que ces mesures d'assainissement structurel qui sont justifiées par l'urgence économique et les perturbations graves affectant le marché de la navigation intérieure, doivent revêtir un caractère exceptionnel et temporaire,

— que pour être efficaces ainsi que pour éviter des disparités de régime et des distorsions de concurrence, celles-ci doivent être introduites d'une manière uniforme dans tous les Etats riverains du Rhin et la Belgique,
sont convenus de ce qui suit

Article I

1. La navigation rhénane peut être soumise à des mesures temporaires d'assainissement structurel, nonobstant les principes généraux contenus dans la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin.

2. Ces mesures pourront comporter :

a) une action de déchirage au moyen de fonds de déchirage alimentés par des cotisations obligatoires des propriétaires de bateaux;

**AANVULLEND
PROTOCOL N° 4
bij de
Herziene Rijnvaartakte**

DE BONDSREPUBLICK DUTS-
LAND,
HET KONINKRIJK BELGIE,
DE FRANSE REPUBLIEK,
HET VERENIGD KONINKRIJK
VAN GROOT-BRITTANNIE EN
NOORD-IERLAND,
HET KONINKRIJK DER NEDER-
LANDEN,
DE ZWITSERSE BONDSSTAAT,

Overwegende :

— dat de markt voor de scheepvaart op de Rijn en op de met de Rijn verbonden waterwegen wordt getroffen door een ernstige economische crisis die niet kan worden verholpen zonder verplichte maatregelen voor een structurele sanering,

— dat het daartoe van belang is te komen tot internationaal gecoördineerde sloopacties gefinancierd uit fondsen waarvan de middelen worden opgebracht door het aan de binnenvaart deelnemende bedrijfsleven, waarbij voorwaarden worden gesteld voor de ingebruikneming van toegevoegde scheepsruimte,

— dat deze maatregelen voor een structurele sanering, gerechtvaardigd door de economische noodsituatie en de ernstige verstoringen van de binnenvaartmarkt, van buitengewone en tijdelijke aard moeten zijn,

— dat deze maatregelen, om doeltreffend te kunnen zijn en teneinde verschil in regime en concurrentievervalsingen te vermijden, op uniforme wijze dienen te worden ingevoerd in alle Rijnsoeverstaten en België,
zijn als volgt overeengekomen :

Artikel I

1. De Rijnvaart kan worden onderworpen aan tijdelijke maatregelen voor een structurele sanering, niettegenstaande de algemene beginselen vervat in de Herziene Rijnvaartakte.

2. Deze maatregelen kunnen bestaan uit :

a) een sloopactie met sloopfondsen waarvan de middelen worden opgebracht uit verplichte bijdragen van de eigenaars van vaartuigen;

**ZUSATZPROTOKOLL Nr. 4
zur
Revidierten
Rheinschiffahrtsakte**

DIE BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND,
DAS KONIGREICH BELGIEN,
DIE FRANZOSISCHE REPUBLIK,
DAS VEREINIGTE KONIGREICH
GROßBRITANNIEN UND NOR-
DIRLAND,
DAS KONIGREICH DER NIEDER-
LANDE,
DIE SCHWEIZERISCHE EIDGE-
NOSSENSCHAFT,

In der Erwägung,

— daß der Markt für die Rheinschiffahrt und für die Binnenschiffahrt auf den mit dem Rhein verbundenen Wasserstraßen durch eine schwere wirtschaftliche Krise betroffen ist, die ohne verbindliche Maßnahmen der Strukturbereinigung nicht behoben werden kann,

— daß es zu diesem Zweck wichtig ist, international abgestimmte und aus vom Binnenschiffahrtsgewerbe gespeisten Fonds finanzierte Abwrackaktionen durchzuführen, die mit Auflagen für die Inbetriebnahme zusätzlichen Schiffsraums verbunden werden,

— daß diese strukturbereinigenden Maßnahmen, die durch wirtschaftlichen Notstand und schwere Marktstörungen in der Binnenschiffahrt gerechtfertigt sind, nur ausnahmsweise und vorübergehend getroffen werden dürfen,

— daß diese Maßnahmen, um voll wirksam zu werden und zur Vermeidung von Regime-unterschieden und Wettbewerbsverzerrungen, in allen Rheinuferstaaten und Belgien einheitlich eingeführt werden müssen,
haben folgendes vereinbart :

Artikel I

1. Unbeschadet der allgemeinen Grundsätze der Revidierten Rheinschiffahrtsakte können für die Rheinschiffahrt vorübergehende Maßnahmen der Strukturbereinigung eingeführt werden.

2. Diese Maßnahmen können folgendes umfassen :

a) eine Abwrackaktion mit Abwrackfonds, die durch Pflichtbeiträge der Schiffseigentümer finanziert werden;

b) l'établissement de conditions relatives à la mise en service de cale supplémentaire, telles que l'obligation pour les propriétaires mettant en service de la cale supplémentaire de déchirer simultanément un volume équivalent de cale ou de verser une contribution spéciale au fonds de déchirage.

3. Pour que les mesures visées aux alinéas précédents ainsi que leurs modifications ultérieures soient applicables d'une façon uniforme dans tous les Etats riverains du Rhin et la Belgique, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est habilitée à prendre une résolution en conformité avec les règles adoptées en la matière par la Communauté Economique Européenne.

Les Etats riverains du Rhin et la Belgique auront, en ce qui concerne l'application de ces mesures, des droits et obligations égaux.

Art. II

Le présent Protocole additionnel restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1999.

Art. III

Le présent Protocole additionnel est soumis à ratification.

Les instruments de ratification seront déposés au Secrétariat de la Commission Centrale pour être conservés dans ses archives.

Un procès-verbal du dépôt des instruments de ratification sera dressé par les soins du Secrétaire Général qui remettra à chacun des Etats signataires une copie certifiée conforme des instruments de ratification ainsi que du procès-verbal de dépôt.

Art. IV

Le présent Protocole additionnel entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du sixième instrument de ratification au Secrétariat de la Commission Centrale. Le Secrétaire Général en informera les autres Etats signataires.

b) het stellen van voorwaarden voor het in gebruik nemen van toegevoegde scheepsruimte, zoals de verplichting voor een eigenaar die toegevoegde scheepsruimte in gebruik neemt om gelijktijdig een gelijkwaardige scheepsruimte te slopen dan wel een bijzondere bijdrage te storten in het sloopfonds.

3. Opdat de in de voorgaande leden bedoelde maatregelen en latere wijzigingen daarop in alle Rijnsoeverstaten en België op uniforme wijze worden toegepast, is de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bevoegd een besluit te nemen in overeenstemming met de ter zake door de Europese Economische Gemeenschap getroffen regeling.

De Rijnsoeverstaten en België hebben, wat de toepassing van deze maatregelen betreft, gelijke rechten en plichten.

Art. II

Dit Aanvullend Protocol blijft van kracht tot 31 december 1999.

Art. III

Dit Aanvullend Protocol dient te worden bekrachtigd.

De akten van bekrachtiging worden nedergelegd bij het Secretariaat van de Centrale Commissie ten einde in haar archief te worden bewaard.

De Secretaris-Generaal maakt een proces-verbaal van de nederlegging der akten van bekrachtiging op; hij zendt aan elk der ondertekenende Staten een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de akten van bekrachtiging, alsmede van het proces-verbaal van nederlegging.

Art. IV

Dit Aanvullend Protocol treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op de nederlegging van de zesde akte van bekrachtiging bij het Secretariaat van de Centrale Commissie. De Secretaris-Generaal stelt de andere ondertekenende Staten hiervan in kennis.

b) Auflagen für die Inbetriebnahme zusätzlichen Schiffsraums, wie die Verpflichtung der Eigentümer, bei Inbetriebnahme zusätzlichen Schiffsraums einen gleichwertigen Schiffsraum abzuwracken oder einen Sonderbeitrag an dem Abwrackfonds zu leisten.

3. Damit die in den vorstehenden Absätzen genannten Maßnahmen sowie ihre späteren Änderungen in allen Rheinuferstaaten und Belgien einheitlich anwendbar sind, hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die Befugnis, sie zum Gegenstand einer Entschliessung zu machen, der in Übereinstimmung mit dem von der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft diesbezüglich beschlossenen Vorschriften gefaßt wird.

Die Rheinuferstaaten und Belgien haben, was die Anwendung dieser Maßnahmen betrifft, die gleichen Rechte und Pflichten.

Art. II

Dieses Zusatzprotokoll bleibt in Kraft bis zum 31. Dezember 1999.

Art. III

Dieses Zusatzprotokoll bedarf der Ratifikation.

Die Ratifikationsurkunden sind im Sekretariat der Zentralkommission zwecks Verwahrung in deren Archiv zu hinterlegen.

Der Generalsekretär veranlaßt die Aufnahme eines Protokolls über die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden; er übermittelt jedem Unterzeichnerstaat eine beglaubigte Abschrift der Ratifikationsurkunden sowie des Hinterlegungsprotokolls.

Art. IV

Dieses Zusatzprotokoll tritt am ersten Tag des Monats nach der Hinterlegung der sechsten Ratifikationsurkunde im Sekretariat der Zentralkommission in Kraft. Der Generalsekretär unterrichtet hiervon die anderen Unterzeichnerstaaten.

Art. V

Le présent Protocole additionnel est rédigé en un seul exemplaire en allemand, en français et en néerlandais; en cas de divergences, le texte français fait foi; il sera déposé dans les archives de la Commission Centrale.

Une copie certifiée conforme par le Secrétaire Général en sera remise à chacun des Etats Contractants.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé le présent Protocole additionnel.

Fait à Strasbourg, le 25 avril 1989.

Pour la République
fédérale d'Allemagne :

W. HOYNCK

Pour le Royaume de Belgique :

C. BAUWENS

Pour la République française :

J.-P. PUISSOCHET

Pour le Royaume-Uni de
Grande-Bretagne et
d'Irlande du Nord :

V. C. COLIN-RUSS

Pour le Royaume
des Pays-Bas :

A. BOS

Pour la
Confédération Suisse :

R. STETTLER

Art. V

Dit Aanvullend Protocol is opgesteld in een enkel exemplaar in de Duitse, de Franse en de Nederlandse taal; in geval van verschil is de Franse tekst doorslaggevend; het wordt nedergelegd in het archief van de Centrale Commissie.

Een door de Secretaris-Generaal voor eensluidend gewaarmerkt afschrift wordt aan elk der Overeenkomstsluitende Staten toegezonden.

TEN BLIJKE WAARVAN, de ondergetekenden, na overlegging van hun volmachten, dit Aanvullend Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Straatsburg, op 25 april 1989.

Voor de
Bondsrepubliek Duitsland :

W. HOYNCK

Voor het Koninkrijk België :

C. BAUWENS

Voor de Franse Republiek :

J.-P. PUISSOCHET

Voor het Verenigd Koninkrijk
van Groot-Brittannië en
Noord-Ierland :

V. C. COLIN-RUSS

Voor het Koninkrijk
der Nederlanden :

A. BOS

Voor de
Zwitserse Bondsstaat :

R. STETTLER

Art. V

Dieses Zusatzprotokoll wird in einer Urschrift in deutscher, französischer und niederländischer Sprache abgefaßt; im Falle von Abweichungen ist der französische Wortlaut maßgebend; es wird im Archiv der Zentralkommission hinterlegt.

Jedem Vertragsstaat wird eine vom Generalsekretär beglaubigte Abschrift übermittelt.

ZU URKUND DESSEN haben die Unterzeichneten nach Hinterlegung ihrer Vollmachten dieses Zusatzprotokoll unterschrieben.

Geschehen zu Strassbourg, am 25. April 1989.

Für die
Bundesrepublik Deutschland :

W. HOYNCK

Für das Königreich Belgien :

C. BAUWENS

Für die französische Republik :

J.-P. PUISSOCHET

Für das Königreich
Großbritannien und
Nordirland :

V. C. COLIN-RUSS

Für das Königreich
der Niederlande :

A. BOS

Für die
Schweizerische Eidgenossenschaft :

R. STETTLER

**Déclaration des
Etats Contractants à l'occasion
de la signature du
Protocole additionnel n° 4**

Compte tenu de l'urgence de l'assainissement structurel du marché de la navigation intérieure, les Etats Contractants consentent à ce que le Protocole additionnel n° 4 soit appliqué provisoirement à partir du 1^{er} mai 1989, avant que tous les instruments de ratification aient été déposés, étant entendu que l'entrée en vigueur définitive sera subordonnée à l'accomplissement des procédures constitutionnelles propres à chacun des Etats Contractants.

Les mesures prises en application de ce Protocole ne pourront produire effet avant l'entrée en vigueur des règles de la Communauté Economique Européenne visées à l'article 1.

Fait à Strasbourg, le 25 avril 1989.

Pour la République
fédérale d'Allemagne :

W. HOYNCK

Pour le Royaume de Belgique :

C. BAUWENS

Pour la République française :

J.-P. PUISSOCHET

Pour le Royaume-Uni de
Grande-Bretagne et
d'Irlande du Nord :

V. C. COLIN-RUSS

Pour le Royaume
des Pays-Bas :

A. BOS

Pour la
Confédération Suisse :

R. STETTLER

**Verklaring van de
Overeenkomstsluitende Staten
bij de ondertekening van
Aanvullend Protocol n° 4**

Gezien de urgentie van de structurele sanering van de binnenvaartmarkt, stemmende Overeenkomstsluitende Staten ermede in dat Aanvullend Protocol n° 4 voorlopig wordt toegepast vanaf 1 mei 1989, voordat alle akten van bekrachtiging zijn nedergelegd, met dien verstande dat de definitieve inwerkingtreding afhangt van de voltooiing van de in de onderscheiden Overeenkomstsluitende Staten constitutioneel vereiste procedures.

De uit hoofde van dit Protocol genomen maatregelen kunnen niet van kracht worden voor de inwerkingtreding van de in artikel I bedoelde regeling van de Europese Economische Gemeenschap.

Gedaan te Straatsburg, op 25 april 1989.

Voor de
Bondsrepubliek Duitsland :

W. HOYNCK

Voor het Koninkrijk België :

C. BAUWENS

Voor de Franse Republiek :

J.-P. PUISSOCHET

Voor het Verenigd Koninkrijk
van Groot-Brittannië en
Noord-Ierland :

V. C. COLIN-RUSS

Voor het Koninkrijk
der Nederlanden :

A. BOS

Voor de
Zwitserse Bondsstaat :

R. STETTLER

**Erklärung der
Vertragstaaten bei
Unterzeichnung des
Zusatzprotokolls Nr. 4**

Angesichts der Dringlichkeit der Strukturbereinigung des Binnenschiffahrtsmarktes willigen die Vertragsstaaten darin ein, daß das Zusatzprotokoll Nr. 4 bereits vor Hinterlegung aller Ratifikationsurkunden vom 1. Mai 1989 an vorläufig angewandt wird, wobei das endgültige Inkrafttreten der Durchführung der Jedem Vertragsstaat eigenen verfassungsmässigen Verfahren unterliegt.

Die in Anwendung dieses Protokolls getroffenen Maßnahmen können nicht vor Inkrafttreten der in Artikel I genannten Vorschriften der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft wirksam werden.

Geschehen zu Strassbourg, am 25. April 1989.

Für die
Bundesrepublik Deutschland :

W. HOYNCK

Für das Königreich Belgien :

C. BAUWENS

Für die französische Republik :

J.-P. PUISSOCHET

Für das Königreich
Großbritannien und
Nordirland :

V. C. COLIN-RUSS

Für das Königreich
der Niederlande :

A. BOS

Für die
Schweizerische Eidgenossenschaft :

R. STETTLER