



Vlaams
Parlement

stuk **2426** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 31 januari 2014 (2013-2014)

Ontwerp van decreet

houdende instemming met het Europees verdrag
inzake hoofdwaterwegen
die van internationaal belang zijn (AGN),
opgemaakt in Genève op 19 januari 1996

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. Achtergrond

Waterwegen spelen een belangrijke rol in het goederenvervoer in Europa. Meer dan 37.000 km waterwegen verbinden honderden steden en industriële regio's. Twintig lidstaten van de Europese Unie (EU) hebben waterwegen die geschikt zijn voor goederenvervoer. De waterwegen van twaalf lidstaten zijn met elkaar verbonden. In tegenstelling tot andere transportwijzen heeft het vervoer over de binnenwateren een groot potentieel. Dat vervoer is ook betrouwbaar en het heeft weinig nadelige gevolgen voor het milieu. De externe kosten in termen van ongevallen, verkeerscongesties, geluidsoverlast, luchtverontreiniging en andere milieueffecten liggen zeven maal lager dan die van het wegtransport.

De binnenvaart is er sinds de jaren negentig van de vorige eeuw in geslaagd door te breken op een aantal nieuwe markten zoals containervervoer, multimodale transportdiensten en goederenvervoer over korte afstand.

Uit het witboek over een doeltreffende en duurzame binnenvaart¹ dat de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE) in 2011 publiceerde, blijkt dat in 2007 het vervoer over de binnenwateren in de EU goed was voor 5,8%, tegenover 76% voor het wegvervoer en 18% voor het transport per spoor. In de EU werd voor 144,6 miljard tonkilometer over de binnenwateren vervoerd. België (9 miljard), Duitsland (64 miljard) en Nederland (42 miljard) tekenden voor 80% van dat transport. Het belang van de binnenvaart verschilt aanzienlijk van land tot land, en ook binnen een land zelf. Daarbij spelen zowel de invloed van het nationaal en regionaal beleid als economische en geografische factoren een rol. Zo kende het hinterlandtransport over de binnenwateren een grote bloei in Noordwest-Europa. Van 1997 tot 2004 werden indrukwekkende groeicijfers (in tonkilometer) bereikt van ruim 50% in België en meer dan 35% in Frankrijk. Van de 56 UNECE-lidstaten hebben er 27 binnenwateren van internationale betekenis die een belangrijke rol spelen of kunnen spelen in het internationale vervoer van goederen en passagiers.

De binnenvaart in Europa wordt geregeld door een aantal intergouvernementele instellingen en lichamen zoals riviergebonden scheepvaartcommissies, de EU, de UNECE en pan-Europese ministeriële conferenties.

De voornaamste Europese internationale rivieren worden beheerd door speciaal opgerichte scheepvaartcommissies die technische en wettelijke normen voor de scheepvaart op de rivier in kwestie opstellen. Op dit ogenblik zijn er commissies voor de Rijn (CCNR), de Donau (DC), de Moezel (MC) en de Sava.

Op het niveau van de EU wordt de binnenvaart meer en meer geregeld door de EU-wetgeving. In 2001 publiceerde de Europese Commissie het witboek 'Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen'². De Commissie benadrukte de impact van verkeerscongesties, veroorzaakt door een onevenwicht tussen de verschillende transportmiddelen en wees op de noodzaak om het vervoer te integreren in duurzame ontwikkeling. De Commissie stelde een aantal alternatieve transportmiddelen voor, waaronder het vervoer over de binnenwateren. In 2006 publiceerde de Commissie een geïntegreerd actie-

¹ White paper on efficient and sustainable inland water transport in Europe.

² COM (2001)370 van 12 september 2001.

programma ter bevordering van de binnenvaart in Europa (NAIADES)³ dat een overzicht biedt van de maatregelen die nodig zijn om de belemmeringen op te heffen die het volledig benutten van het potentieel van de binnenvaart verhinderen. Het programma richt zich op vijf strategische en samenhangende aandachtspunten: markt, vloot, banen en vaardigheden, imago en infrastructuur. De EU vaardigde ook een aantal richtlijnen uit in verband met markttoegang, overheidshulp, mededinging, prijsvorming, technische voorschriften en licenties.

Pan-Europese ministeriële conferenties resulteerden in ministeriële verklaringen over de ontwikkeling van de binnenvaart. De verklaring die in september 2006 in Boekarest werd aangenomen, legde de nadruk op een geharmoniseerd en geïntegreerd wettelijk kader, een gecoördineerde ontwikkeling van het transport over de binnenwateren, een verbetering van de infrastructuur en milieubescherming.

De UNECE belicht de technische en beleidsaspecten van de pan-Europese binnenvaart. Meer dan 50 internationale verdragen zorgen voor een wettelijk kader en een technische regelgeving voor de ontwikkeling van alle vormen van transport. Op het vlak van de binnenvaart zijn er – naast het voorliggende verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN) – het verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) en verscheidene overeenkomsten die internationale privaatrechtelijke thema's en de aansprakelijkheid in de binnenvaart behandelen. De werkgroep inzake het vervoer over de binnenwateren stelde technische en veiligheidsnormen op die door resoluties worden toegepast. De UNECE werkt aan een vlotte, efficiënte en expansiegerichte binnenvaart teneinde de voordelen van dit veilig en duurzaam transportmiddel te plukken.

2. De binnenvaart in Vlaanderen

Het Infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen (Horizon 2014) leert dat Vlaanderen beschikt over een uitgebreid en goed vertakt waterwegennetwerk van 1056 km. Het is het drukst benutte netwerk van Europa wanneer de tonnage als maatstaf wordt genomen. Uit cijfers van Promotie Binnenvaart Vlaanderen blijkt dat de binnenvaart tussen 1995 en 2004 met meer dan 50% toenam. De opvallendste evolutie is de stijgende containerisatie van de binnenvaart die in de periode 1997-2007 steeg met 800%.

Het Vlaamse waterwegennet is aangesloten op de Vlaamse zeehavens, op de waterwegen van het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en op de belangrijke netwerken van Nederland en Frankrijk. Ruim 52% van de Vlaamse waterwegen is geschikt voor schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer. De binnenvaart zorgt in Vlaanderen voor een rechtstreekse tewerkstelling van 6000 personen, maar onrechtstreeks zijn zowat 120.000 mensen betrokken. Het waterwegennetwerk is ook aangesloten op de Vlaamse zeehavens die op hun beurt dankzij dit netwerk over uitstekende verbindingen met hun hinterland beschikken.

Uitgedrukt in tonkilometer kent het Vlaamse waterwegennetwerk een relatief lage bezettingsgraad. Dit levert voldoende ruimte op om een deel van de voorspelde mobiliteitsgroei op te vangen. Een essentiële voorwaarde is wel dat een aantal knelpunten en ontbrekende schakels op infrastructureel en operationeel vlak worden weggewerkt.

Op operationeel vlak zijn verdere inspanningen vereist om het gebruik van de binnenvaart te optimaliseren en te stimuleren. Een efficiënt beheer en de promotie van de waterwegen en de binnenvaart biedt belangrijke opportuniteiten. Om een verbeterde goederendoor-

³ COM (2006) 6 van 17 januari 2006.

stroming mogelijk te maken, moeten de verbindingen tussen de Vlaamse zeehavens en de waterwegen verder worden geoptimaliseerd.

De binnenvaart heeft lage externe kosten. Een onderzoek van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) kwam tot de conclusie dat de externe kost 6,2 euro per 1000 tonkilometer bedraagt, terwijl die voor het spoor 7,1 euro is en voor het wegtransport oploopt tot 43,5 euro. De binnenvaart is bovendien milieuvriendelijk, veilig en efficiënt.

3. Het Vlaamse beleid

Vlaanderen wil de verschillende schakels in het vervoersysteem beter op elkaar afstemmen. De keuze voor het meest adequate vervoermiddel moet de logische keuze worden. Het aandeel van het transport over de waterwegen en per spoor kan nog steeds verhogen. Vlaanderen stimuleert comodaliteit en maakt dat vervoer rendabeler door de clustering en bundeling van goederenstromen.

In 2009 stelden de nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV het Infrastructuur Masterplan voor de Vlaamse waterwegen, Horizon 2014 voor. Dat plan presenteert en motiveert de onvermijdbare en aanbevolen investeringen in de transportgebonden infrastructuur van de Vlaamse waterwegen tot 2014, inclusief de maatregelen voor het beperken van de impact ervan op het leefmilieu.

De Vlaamse Regering neemt het Masterplan als uitgangspunt voor haar waterwegenbeleid. Zij zet in op een verbeterde bereikbaarheid via de waterweg, waarbij zij prioritair werk maakt van het Seine-Scheldeproject en de modernisering en de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. De bereikbaarheid betekent ook investeren in laad- en losinfrastructuur waarbij wordt gemikt op samenwerkingsverbanden tussen de waterwegbeheerder en de investeerders.

De Vlaamse Regering investeert niet alleen in een nieuwe infrastructuur, maar ook in het onderhoud van de waterwegen om de beschikbaarheid van het netwerk blijvend te verzekeren en op termijn steeds oplopende onderhoudskosten te voorkomen.

Vlaanderen wil ook een doelmatige, veilige en vlotte afwikkeling van de binnenscheepvaart. Daarom wordt het River Information System (RIS) verder ontwikkeld, zullen de automatische identificatiesystemen (AIS) een belangrijk ondersteunend element zijn met het oog op een vlotte afhandeling van de binnenvaart en worden de bedieningstijden van sluizen en bruggen uitgebreid.

De Vlaamse overheid bevordert in samenwerking met Promotie Binnenvaart Vlaanderen en Promotie Shortsea Vlaanderen en via samenwerkingsverbanden met het bedrijfsleven, het gebruik van de binnenvaart. Hiertoe zijn de inspanningen op het vlak van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing van de binnenvaart in het goederenvervoer opgedreven. Om een antwoord te geven op specifieke uitdagingen richtte de Vlaamse overheid met alle betrokken actoren het Flanders Inland Shipping Network op. Specifieke acties worden ondernomen zoals het optimaler benutten van kleine waterwegen, het investeren in innovatieve concepten.

De Vlaamse overheid werkt momenteel aan een transparant, eenvoudig en duidelijk decretaal kader voor het gebruik van de waterwegen en de aanhorigheden, inclusief de regeling van de binnenscheepvaart. Het doel is tot een vooruitstrevende Vlaamse regelgeving te komen die overeenstemt met de internationale normen en aanbevelingen. Hierbij wordt reeds rekening gehouden met het verdrag.

4. Het ontstaan van het verdrag

Het verdrag werd opgemaakt in de schoot van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE). Het werd aangenomen op 19 januari 1996 door het Inland Transport Committee (ITC), het hoogste beleidsorgaan op het vlak van vervoer. Het ITC streeft naar een verbetering van de concurrentie, de veiligheid, de energie-efficiëntie en de zekerheid in de transportsector. Tezelfdertijd richt het zich op een vermindering van de nadelige effecten van het vervoer op het milieu en draagt het bij tot duurzame ontwikkeling. De voorbije zestig jaar was het ITC verantwoordelijk voor meer dan 50 internationale overeenkomsten die voorzien in een wettelijk kader en technische bepalingen inzake het internationaal vervoer over de weg, per spoor en via de binnenwateren, alsook intermodaal vervoer.

5. De inhoud van het verdrag

Het AGN onderstreept het belang van het vervoer over de binnenwateren dat, in vergelijking met andere transportmiddelen, talrijke economische en milieuvriendelijke voordelen biedt. Het verdrag kan bijdragen tot een vermindering van verkeerscongesties, verkeersongevallen en nadelige milieueffecten in het pan-Europese transportsysteem.

Het verdrag schept een wettelijk kader dat voorziet in een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling en de aanleg van een net van waterwegen van internationaal belang, op basis van overeengekomen infrastructurele en operationele parameters. De verdragspartijen verbinden zich ertoe het plan uit te voeren binnen het kader van hun respectieve programma's. Het net van E-waterwegen bestaat uit de waterwegen en havens die van internationaal belang zijn en zijn vermeld in de bijlagen I en II bij het verdrag.

Bijlage III bevat technische en operationele kenmerken van de waterwegen. De hoofdkenmerken van de E-waterwegen dienen in het algemeen in overeenstemming te zijn met de classificatie van Europese waterwegen. Om de verschillende E-waterwegen te evalueren, dient men zich te baseren op de kenmerken van de klassen IV tot en met VII. E-waterwegen moeten voldoen aan een aantal essentiële operationele eisen om een betrouwbaar internationaal vervoer te kunnen garanderen. Het net van E-waterwegen wordt aangevuld met een stelsel van binnenlandse havens die van internationaal belang zijn.

De verschillende regeringen hebben 28.824 km Europese binnenwateren gecatalogeerd als E-waterwegen, naar analogie met de E-wegen, spoorlijnen en geïntegreerde transportlijnen. De Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network of 'Blue Book' bevat gedetailleerde informatie over de technische kenmerken van de Europese waterwegen en havens van internationale betekenis. Het bevat ook een lijst van knelpunten en missing links. Het is de bedoeling de landen te helpen om hun infrastructuurplannen te kaderen in de verdere ontwikkeling van een geïntegreerd waterwegennetwerk. Die missing links vertegenwoordigen bijna 1500 km of 5,3% van het E-waterwegennet.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING VAN HET VERDRAG

In de preambule benadrukken de verdragspartijen de belangrijke rol van het internationaal transport over de binnenwateren, dat in vergelijking met andere transportmiddelen economische en ecologische voordelen biedt en voldoende mogelijkheden biedt op het vlak van infrastructuur en capaciteit. Daardoor verminderen de sociale kosten en de negatieve milieueffecten.

De verdragspartijen zijn ervan overtuigd dat een wettelijk kader noodzakelijk is om het transport efficiënter en aantrekkelijker te maken. Dat kader moet voorzien in een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling en de uitbouw van een net van waterwegen van

internationale betekenis, op basis van overeengekomen infrastructurele en operationele parameters.

Artikel 1 – Aanduiden van het netwerk

De verdragspartijen nemen de verdragsbepalingen aan als een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling en de aanleg van een net van waterwegen (het ‘net van waterwegen die van internationaal belang zijn’ of het ‘net van E-waterwegen’). De partijen zullen dit plan uitvoeren binnen het kader van hun respectieve programma’s. Het net bestaat uit de waterwegen en havens die van internationaal belang zijn en zijn vermeld in de bijlagen I en II.

Artikel 2 – Technische en operationele kenmerken van het net

Het net moet de kenmerken hebben die in bijlage III zijn beschreven of tijdens toekomstige verbeteringswerkzaamheden met die bepalingen in overeenstemming worden gebracht.

Artikel 3 – Bijlagen

De bijlagen vormen een integrerend deel van het verdrag.

Artikel 4 – Aanwijzing van de depositaris

De secretaris-generaal van de Verenigde Naties (VN) treedt op als depositaris.

Artikel 5 – Ondertekening

Het verdrag werd van 1 oktober 1996 tot 30 september 1997 opengesteld voor ondertekening door UNECE-lidstaten en door landen die in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten. De ondertekeningen moeten worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd.

Artikel 6 – Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring

De respectieve akten worden neergelegd bij de depositaris.

Artikel 7 – Toetreding

Het verdrag staat vanaf 1 oktober 1996 open voor toetreding. België kan enkel door het neerleggen van een toetredingsakte partij worden bij het verdrag.

Artikel 8 – Inwerkingtreding

Het verdrag treedt in werking 90 dagen na de datum waarop de regeringen van vijf staten hun respectieve akte hebben neergelegd, op voorwaarde dat één of meer waterwegen van het net als doorlopende waterweg de grondgebieden van minstens drie staten verbinden. Indien dat niet het geval is, volgt de inwerkingtreding 90 dagen na het neerleggen van een akte waardoor wel wordt voldaan aan de gestelde voorwaarde.

Staten die na de datum van inwerkingtreding hun respectieve akte neerleggen, worden partij bij het verdrag 90 dagen na de datum van neerlegging van die akte.

Artikel 9 – Beperking van de toepassing van het verdrag

Het verdrag vormt geen beletsel voor een verdragspartij om maatregelen te nemen die zij noodzakelijk acht voor haar veiligheid en die verenigbaar zijn met de bepalingen van het VN-handvest en beperkt blijven tot de vereisten van de gegeven situatie. De maatregelen – die een tijdelijk karakter hebben – worden meegedeeld aan de depositaris.

Artikel 10 – Regeling van geschillen

Geschillen die niet door onderhandelingen of andere middelen kunnen worden opgelost, worden onderworpen aan arbitrage. De uitspraken van de scheidsman(nen) zijn bindend.

Artikel 11 – Voorbehouden

Elke verdragspartij kan verklaren dat zij zich niet gebonden acht door artikel 10.

Artikel 12 – Wijziging van het verdrag

De Hoofdwerggroep voor vervoer over waterwegen van UNECE onderzoekt de wijzigingsvoorstellen die de verdragspartijen indienen. Wijzigingen worden aangenomen met een tweederdemeerderheid van de aanwezige stemmende verdragspartijen. De secretaris-generaal van de VN informeert de verdragspartijen over de aanvaarding. Amendementen treden in werking twaalf maanden na de mededeling op voorwaarde dat geen bezwaar werd gemaakt.

Deze wijziging heeft geen betrekking op de artikelen 13 (wijziging van de bijlagen I en II) en 14 (wijziging van bijlage III), waarvoor een aparte procedure bestaat.

Artikel 15 – Opzegging

Een verdragspartij kan het verdrag opzeggen door middel van een schriftelijke kennisgeving. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving.

Artikel 16 – Beëindiging

Het verdrag houdt op van kracht te zijn indien het aantal verdragspartijen gedurende een tijdvak van twaalf opeenvolgende maanden is gedaald tot minder dan vijf.

Artikel 17 – Kennisgevingen en mededelingen door de depositaris

Dit artikel omschrijft de taken van de depositaris.

Artikel 18 – Authentieke teksten

Het verdrag is opgesteld in het Engels, het Frans en het Russisch.

Bijlage I – Waterwegen die van internationaal belang zijn.

Alle waterwegen die van internationaal belang zijn, worden aangeduid met de letter 'E', gevolgd door twee, vier of zes cijfers. De belangrijkste delen van het E-waterwegennet hebben nummers bestaande uit twee cijfers, terwijl de hoofd- en zijarmen worden aangeduid met nummers bestaande uit respectievelijk vier en zes cijfers.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdwaterwegen die hoofdzakelijk een noord-zuidrichting volgen, toegang geven tot zeehavens en zeebekkens met elkaar verbinden (worden aangeduid met de nummers 10, 20, 30, 40 en 50), die welke hoofdzakelijk een west-oostrichting volgen en drie of meer waterwegen doorsnijden (aangeduid met de nummers 60, 70, 80 en 90) en andere hoofdwaterwegen.

Voor hoofd- en zijarmen komen de eerste twee (of vier) cijfers overeen met het belangrijkste deel van het waterwegennet en de laatste twee met het nummer van de arm in kwestie.

Zo is E 02 de verbinding tussen Zeebrugge, Brugge, Deinze, Kortrijk, Rijsel en Bauvin, waarbij het Kanaal Brugge-Oostende E 02-02 is, het Kanaal Passendale-Nieuwpoort nummer E 02-02-01 heeft en het Kanaal Leie-Roeselare als E 02-04 wordt bestempeld.

Bijlage II – Binnenhavens die van internationaal belang zijn

Een binnenhaven heeft een nummer dat bestaat uit het nummer van de waterweg waaraan zij is gelegen, gevolgd door een nummer van twee cijfers dat de haven aan die waterweg aanduidt, voorafgegaan door de letter 'P'.

De lijst bevat volgende Vlaamse havens: Overpelt (Kanaal Bocholt-Herentals, P 01-01-01), Zeebrugge (Noordzee, P 02-01), Aalter (Kanaal Oostende-Brugge-Gent, P 02-02), Oostende (Noordzee, P 02-02-01), Roeselare (Leie-Roeselarekanaal, P 02-04-01), Izegem (Leie-Roeselarekanaal, P 02-04-02), Zelzate (Kanaal Gent-Terneuzen, P 03-03), Gent (Kanaal Gent-Terneuzen, P 03-04), Beveren (Beneden Zeeschelde, P 04-02), Ruisbroek (Kanaal Charleroi-Brussel, P 04-03), Grimbergen (Kanaal Brussel-Rupel, P 04-04), Brussel (Kanaal Brussel-Rupel, P 04-05), Avelgem (Bovenschedde, P 05-01), Melle (Boven-Zeeschelde, P 05-02), Meerhout (Albertkanaal, P 05-03), Ham (Albertkanaal, P 05-04), Hasselt (Albertkanaal, P 05-05), Genk (Albertkanaal, P 05-06), Aalst (Dender, P 05-04-01) en Antwerpen (Schelde, P 06-01).

Bijlage III – Technische en operationele kenmerken van waterwegen die van internationaal belang zijn

Technische kenmerken van E-waterwegen

De hoofdkenmerken van E-waterwegen dienen in het algemeen in overeenstemming te zijn met de in tabel 1 weergegeven classificatie van Europese waterwegen. Om de verschillende E-waterwegen te evalueren moet men zich baseren op de kenmerken van de klassen IV tot en met VII, waarbij men een aantal beginselen in acht neemt: afmetingen, diepgang, vrije hoogte onder bruggen. De klassen I tot en met III zijn niet in tabel 1 opgenomen omdat zij enkel van regionaal belang zijn.

Operationele eisen voor E-waterwegen

E-waterwegen moeten voldoen aan essentiële operationele eisen om een betrouwbaar internationaal vervoer te kunnen garanderen. Die eisen hebben betrekking op de navigatieperiode en de dienstregelingen van sluizen, beweegbare bruggen en andere infrastructurele werken.

Technische en operationele kenmerken van E-havens

Elke E-haven moet:

- gelegen zijn aan een E-waterweg;

- accommodatie kunnen bieden voor schepen of duwstellen die worden gebruikt op de desbetreffende E-waterweg in overeenstemming met de klasse ervan;
- verbonden zijn met hoofdwegen en spoorlijnen;
- jaarlijks minstens 500.000 ton vracht kunnen verwerken;
- toereikende voorwaarden bieden voor de ontwikkeling van een industriële havenzone;
- standaardcontainers kunnen verwerken;
- alle faciliteiten bieden die noodzakelijk zijn voor de gangbare werkzaamheden in het internationale vervoer;
- beschikken over inrichtingen voor het in ontvangst nemen van afval dat aan boord van schepen is ontstaan.

III. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING VAN HET ONTWERP VAN DECREET

In vergelijking met andere instemmingsdecreten bevat dit ontwerp van decreet een aantal aanvullende bepalingen, naast de gebruikelijke aanduiding van de bevoegdheidsgrond in artikel 1 en de instemming met het verdrag in artikel 2.

Rekening houdend met de vereenvoudigde verdragswijzigingsprocedures uit artikel 12 tot 14 van het verdrag, beogen artikel 3, 5 en 6 de democratische inspraak van het Vlaams Parlement te garanderen. De artikelen hebben met andere woorden tot gevolg dat het Vlaams Parlement ‘willens en wetens’ en onder bepaalde voorwaarden instemt met bepaalde toekomstige verdragswijzigingen. De uitsplitsing over drie artikelen in het ontwerp van decreet heeft te maken met de verschillende procedures in het verdrag. De verdragsartikelen maken immers een onderscheid tussen wijzigingen aan het verdrag zelf, aan bijlagen I en II, en aan bijlage III. In elk van de gevallen gaat het om een stilzwijgende aanvaarding van de wijzigingen, maar de termijn waarbinnen tegen een voorgestelde wijziging bezwaar kan worden gemaakt evenals de gevolgen van een bezwaar verschillen.

Artikel 3 betreft de wijzigingen aan het verdrag zelf. Indien overeenkomstig artikel 12 van het verdrag een wijziging aan het verdrag wordt aangebracht, dient de Vlaamse Regering dit voorstel binnen twee maanden aan het Vlaams Parlement over te maken, zodat het zich eventueel binnen een termijn van vier maanden na ontvangst tegen deze wijziging kan verzetten. Wanneer dat het geval is, zal de Vlaamse Regering er via intrafederaal overleg op aandringen dat het Koninkrijk België binnen de door het verdrag voorziene termijn van twaalf maanden kennis geeft aan de secretaris-generaal van de Verenigde Naties van het bezwaar tegen de inwerkingtreding. Ten gevolge van dit bezwaar zal de wijziging worden geacht niet te zijn aanvaard en heeft zij geen enkel gevolg.

Artikel 4 betreft een recente, zeer beperkte wijziging die met toepassing van artikel 12 van het verdrag reeds is voorgesteld maar nog niet in werking is getreden. Gelet op het tijdsverloop, zal de procedure uit artikel 3 van dit ontwerp van decreet niet kunnen worden gevolgd. Daarom wordt deze wijziging uitdrukkelijk ter instemming aan het Vlaams Parlement voorgelegd. Het gaat om de wijziging van de term ‘Hoofdwerkgroep voor vervoer over waterwegen’ door de term ‘Werkgroep voor vervoer over waterwegen’.

Artikel 5 betreft de aanpassingen aan bijlagen I en II van het verdrag, met andere woorden aan de lijst van waterwegen en binnenhavens die van internationaal belang zijn. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de aanpassingen waarbij het Koninkrijk België een rechtstreeks betrokken verdragsluitende partij is. Krachtens het verdrag wordt een staat geacht rechtstreeks betrokken verdragsluitende partij te zijn indien zijn grondgebied, in geval van opnemings van een nieuwe waterweg of haven van internationaal belang, dan wel de wijziging van deze voorzieningen, door die waterweg wordt doorsneden of indien

de beoogde haven op bedoeld grondgebied is gelegen. Indien overeenkomstig artikel 13 van het verdrag een dergelijke wijziging aan bijlagen I en II wordt aangebracht, dan dient de Vlaamse Regering dit voorstel binnen een maand aan het Vlaams Parlement over te maken, zodat het zich eventueel binnen een termijn van twee maanden na ontvangst tegen deze wijziging kan verzetten. Wanneer dat het geval is, dan zal de Vlaamse Regering er via intrafederaal overleg op aandringen dat het Koninkrijk België binnen de door het verdrag voorziene termijn van zes maanden kennis geeft aan de secretaris-generaal van de VN van het bezwaar tegen de inwerkingtreding. In dat geval wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard en heeft zij geen enkel gevolg.

Voor zover het gaat om wijzigingen waarbij het Koninkrijk België geen rechtstreeks betrokken verdragsluitende partij is, voorziet het ontwerp van decreet dat deze wijzigingen volkomen gevolg zullen hebben. In dat geval voorziet het verdrag immers geen verzetprocedure.

Artikel 6 betreft de wijzigingen aan bijlage III, met andere woorden op het vlak van de technische en operationele kenmerken van waterwegen die van internationaal belang zijn. Indien overeenkomstig artikel 14 van het verdrag een wijziging aan deze technische bepalingen wordt aangebracht, dan dient de Vlaamse Regering dit voorstel binnen een maand aan het Vlaams Parlement over te maken, zodat het zich eventueel binnen een termijn van twee maanden na ontvangst tegen deze wijziging kan verzetten. Wanneer dat het geval is, dan zal de Vlaamse Regering er via intrafederaal overleg op aandringen dat het Koninkrijk België binnen de door het verdrag voorziene termijn van zes maanden kennis geeft aan de secretaris-generaal van de VN van het bezwaar tegen de inwerkingtreding. De wijziging zal dan niet ten aanzien van België in werking treden. Indien door minstens een vijfde van de partijen bezwaar wordt aangetekend, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard en heeft zij geen enkel gevolg.

IV. PROCEDUREVERLOOP

1. Gemengd karakter en toetreding

De overeenkomst behoort grotendeels tot de bevoegdheid van de gewesten, maar er zijn ook aspecten, zoals de classificatie van de waterwegen en bijhorende scheepsgroottes, waarbij de scheepsgroottes een federale bevoegdheid is. Het verdrag is bovendien een basisverdrag van de UNECE waarop andere instrumenten zijn gebaseerd, en ook operationeel gezien zijn verschillende overheidsinstanties, met inbegrip van de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit, gebruiker van die normen.

De Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (ICBB), legde op 16 februari 2012 het gemengde karakter vast met bevoegdheden van de gewesten en de federale overheid. Ingevolge de beslissing van de ICBB van 9 juli 2008 worden de leden van de ICBB geacht met de in de WGV bereikte consensus in te stemmen, behoudens bezwaar binnen de dertig dagen na de notificatie van het verslag aan hen. In een brief van 14 juni 2012 deelde de voorzitter van de ICBB mee dat geen enkel bezwaar werd geformuleerd. De ICBB heeft de consensus in de WGV dus stilzwijgend bekrachtigd en die bijgevolg uitvoerbaar gemaakt.

De overeenkomst werd opengesteld voor ondertekening van 1 oktober 1996 tot 30 september 1997 voor de lidstaten van UNECE en voor staten die als raadgever door UNECE werden toegelaten. België kon de overeenkomst niet ondertekenen omdat zij een aantal bepalingen bevatte die op dat ogenblik voor België niet aanvaardbaar waren. In de daar-

opvolgende jaren werd de overeenkomst een paar keer aangepast, rekening houdende met de bezwaren van België, zodat België overeenkomstig artikel 7 nu kan toetreden tot de overeenkomst.

2. Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)

De SARiV en de SERV werden verzocht een gezamenlijk advies uit te brengen. Op de raad van 25 juli 2013 deelde de SERV mee geen te advies te zullen uitbrengen.

De SARiV bracht advies uit op 17 september 2013 met kenmerk 2013/23. De adviesraad stelt vast dat aan het verdrag verschillende wijzigingen werden aangebracht. Door de instemming zullen deze wijzigingen ook volkomen gevolg hebben. De SARiV geeft aan dat de memorie van toelichting hierover kan worden aangevuld.

De Vlaamse Regering heeft in de voorliggende memorie van toelichting de nodige duiding gegeven bij de actuele tekst van het verdrag en bij de vereenvoudigde wijzigingsprocedures.

De SARiV geeft aan dat het voorontwerp van instemmingsdecreet anticipeert op latere wijzigingen aan het AGN-Verdrag en de bijlagen door middel van een systeem van voorafgaande, voorwaardelijke instemming om de democratische inspraak van het Vlaams Parlement te garanderen. Zo wordt vermeden dat voor latere wijzigingen telkens een decretale instemmingsprocedure moet worden gevolgd. De SARiV vraagt de Vlaamse Regering om een zorgvuldige naleving van de artikelen 3, 4 en 5 van het voorontwerp van instemmingsdecreet. De adviesraad verwijst hierbij ook naar het eerder uitgebrachte advies d.d. 21 december 2012 bij het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling. De SARiV vraagt de Vlaamse Regering ook om de termijnen om het Vlaams Parlement te informeren strikt na te leven en rekening te houden met de parlementaire agenda.

De Vlaamse Regering deelt deze mening. Het is de taak van de vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid die in de toekomst zullen deelnemen aan vergaderingen van de partijen, om eventuele wijzigingen te signaleren, zodat de Vlaamse Regering deze wijzigingen tijdig aan het Vlaams Parlement kan overmaken. Anderzijds dient het Vlaams Parlement zelf te bekijken of er in het reglement wijzigingen moeten worden aangebracht in het licht van vereenvoudigde wijzigingsprocedures voor verdragen.

Verder stelt de adviesraad ook de vraag wat het resultaat in de feiten zal zijn indien het Federale Parlement en/of het Parlement van het Waalse Gewest zouden instemmen met een latere wijziging en het Vlaams Parlement dit niet zou doen.

De Vlaamse Regering wenst te verduidelijken dat, indien een parlement van één van de bevoegde overheden zich tegen een vereenvoudigde wijziging verzet, de stilzwijgende instemming met deze wijziging komt te vervallen. België zal dit als verdragspartij aan de andere partijen moeten meedelen via de door het verdrag voorziene procedures.

De SARiV heeft tenslotte ook aandacht voor het belang voor Vlaanderen en meer bepaald het belang van de logistiek en het vervoer over het water voor de Vlaamse economie en havens en het belang van zich in te schrijven in een groot Europees netwerk van internationale waterwegen. Meer aandacht voor het internationaal kader en het opnemen hiervan in de strategische doelstellingen van het netwerk wordt dan ook aanbevolen.

De Vlaamse Regering onderschrijft de visie dat het internationaal kader voor de Vlaamse economie van cruciaal belang is. De VIA-doorbraak ‘Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa’ vertrekt ook expliciet vanuit een grensoverschrijdend, Europees perspectief.

3. Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving, bracht op 9 december 2013 zijn advies nr. 54.353/VR uit.

De Raad van State bevestigt de correctheid van de keuze van de Vlaamse Regering om de momenteel geldende versie van het verdrag en de bijlagen aan het Vlaams Parlement voor te leggen. Dit is logisch aangezien het Koninkrijk België op het ogenblik van zijn toetreding, en indien op dat ogenblik geen andere bedoeling wordt kenbaar gemaakt, zal worden beschouwd zijn instemming te hebben verleend met het verdrag zoals het op dat ogenblik is geamendeerd.

Het verdrag kent een aantal vereenvoudigde wijzigingsprocedures, die onder bepaalde voorwaarden impliciet geacht worden in werking te treden. De Raad onderschrijft de grondwettelijkheid van de gekozen optie van voorlegging van dergelijke wijzigingen aan het Vlaams Parlement, zodat het parlement zich binnen bepaalde termijnen kan verzetten tegen de inwerkingtreding ervan. De Raad van State merkt wel op dat de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement, elk binnen hun bevoegdheid, de nodige begeleidende maatregelen moeten nemen om de uitvoering van een dergelijk systeem van voorafgaande, voorwaardelijke instemming daadwerkelijk uitvoerbaar te maken. Zo zal het Vlaams Parlement zijn reglement moeten aanpassen teneinde een daadwerkelijk recht tot verzet van het parlement binnen de bepaalde termijnen na mededeling ervan door de Vlaamse Regering, mogelijk te maken. Wat de doorstroming van de informatie vanuit de Vlaamse Regering naar het Vlaams Parlement betreft, kan worden verwezen naar hetgene gezegd werd in het de bespreking van het SARiV-advies.

Vervolgens merkt de Raad van State correct op, dat in de tussentijd tussen de principiële goedkeuring van het instemmingsdecreet en de adviesverlening door de Raad, een aantal wijzigingen aan bijlagen 1 en 2 in werking zijn getreden. Deze wijzigingen werden geïntegreerd in de voorliggende gecoördineerde verdragstekst.

Daarnaast werd er ook een beperkte wijziging voorgesteld aan artikel 12, 13 en 14 van het verdrag, met name de wijziging van de term ‘hoofdwerggroep’ in ‘werggroep’. Deze wijziging trad nog niet in werking. Voor de goede orde acht de Raad het aangewezen dat het Vlaams Parlement expliciet met deze wijziging instemt. Daartoe werd artikel 4 in het ontwerp van instemmingsdecreet ingeschreven.

4. Inwerkingtreding

Nadat Moldavië als vijfde staat zijn ratificatieakte had neergelegd, was niet voldaan aan de in artikel 8.1 gestelde voorwaarde dat een of meer waterwegen van het net als doorlopende waterweg de grondgebieden van minstens drie staten moet verbinden.

Overeenkomstig artikel 8.2 is het verdrag dus pas in werking getreden op 26 juli 1999. Medio januari 2014 waren 17 landen⁴ partij bij het verdrag. Duitsland, Finland, Frankrijk en Griekenland hadden het verdrag enkel ondertekend, maar nog niet geratificeerd.

⁴ Bosnië en Herzegovina, Bulgarije, Hongarije, Italië, Kroatië, Litouwen, Luxemburg, Moldavië, Nederland, Oekraïne, Oostenrijk, Roemenië, de Russische Federatie, Slowakije, de Tsjechische Republiek, Wit-Rusland en Zwitserland.

Overeenkomstig artikel 8.3 zal het verdrag voor België in werking treden 90 dagen na de datum waarop het zijn toetredingsakte neerlegt.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS



**Voorontwerp van decreet houdende instemming met
het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen
die van internationaal belang zijn (AGN),
opgemaakt in Genève op 19 januari 1996**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen van het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 12 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van dit artikel hiertegen verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk voorstel van zulke wijziging van het verdrag, dat de partijen ontvangen van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties overeenkomstig artikel 12.3 van het verdrag, binnen een termijn van twee maanden aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van zes maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering overeenkomstig het tweede lid van dit artikel kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat zulke wijziging volkomen gevolg zou hebben.

Art. 4. § 1. Voor zover het gaat om wijzigingen waarbij het Koninkrijk België een rechtstreeks betrokken Verdragsluitende Partij is, zullen de wijzigingen van bijlage I en II bij het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 13 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van deze paragraaf hiertegen verzet, volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk voorstel van zulke wijziging van het verdrag, dat het Koninkrijk België ontvangt van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties overeenkomstig artikel 13.3 van het verdrag, binnen een termijn van één maand aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering overeenkomstig het tweede lid van deze paragraaf kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat zulke wijziging volkomen gevolg zou hebben.

§ 2. De wijzigingen van bijlage I en II bij het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 13 van het verdrag worden aangenomen en waarbij het Koninkrijk België geen rechtstreeks betrokken Verdragsluitende Partij is, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 5. De wijzigingen van bijlage III van het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 14 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van dit artikel hiertegen verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk voorstel van zulke wijziging van het verdrag, dat de partijen ontvangen van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties overeenkomstig artikel 14.3, binnen een termijn van één maand aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering overeenkomstig het tweede lid van dit artikel kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat zulke wijziging volkomen gevolg zou hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

ONTWERP VAN DECREET
DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen van het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 12 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van dit artikel hiertegen verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk voorstel van zulke wijziging van het verdrag, dat de partijen ontvangen van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties overeenkomstig artikel 12.3 van het verdrag, binnen een termijn van twee maanden aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van zes maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering overeenkomstig het tweede lid van dit artikel kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat zulke wijziging volkomen gevolg zou hebben.

Art. 4. De wijziging van artikel 12, 13 en 14 van het verdrag die op 7 augustus 2013 door de depositaris werd meegedeeld (C.N.533.2013.TREATIES-XI.D.5) zal, als zij met toepassing van artikel 12 van het verdrag wordt aangenomen, volkomen gevolg hebben.

Art. 5. §1. Voor zover het gaat om wijzigingen waarbij het Koninkrijk België een rechtstreeks betrokken Verdragsluitende Partij is, zullen de wijzigingen van bijlage I en II bij het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 13 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van deze paragraaf hiertegen verzet, volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk voorstel van zulke wijziging van het verdrag, dat het Koninkrijk België ontvangt van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties overeenkomstig artikel 13.3 van het verdrag, binnen een termijn van één maand aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering overeenkomstig het tweede lid van deze paragraaf kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat zulke wijziging volkomen gevolg zou hebben.

§2. De wijzigingen van bijlage I en II bij het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 13 van het verdrag worden aangenomen en waarbij het Koninkrijk België geen rechtstreeks betrokken Verdragsluitende Partij is, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 6. De wijzigingen van bijlage III van het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 14 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van dit artikel hiertegen verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk voorstel van zulke wijziging van het verdrag, dat de partijen ontvangen van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties overeenkomstig artikel 14.3, binnen een termijn van één maand aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering overeenkomstig het tweede lid van dit artikel kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat zulke wijziging volkomen gevolg zou hebben.

Brussel, 31 januari 2014.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS