

**KONINKLIJKE  
VERENIGING  
TER BEOEFENING  
VAN DE  
KRIJGSWETENSCHAP**

OPGERICHT 6 MEI 1865

**Ereleden**

Z.K.H. de Prins der Nederlanden  
Z.E. Luitenant-Generaal b.d.  
M. R. H. Calmeyer  
Z.E. Luitenant-Generaal b.d.  
D. A. van Hilten  
Generaal-Majoor b.d. J. J. de Wolf  
Generaal-Majoor b.d.  
E. R. d'Engelbronner

**Bestuur**

**Voorzitter**

H. W. Hiddema, kol art

**Vice-voorzitter**

A. T. M. Ooninx, cdre KLu

**Leden**

C. 't Hart, lkol ma b.d.  
W. Kasteleyn, kol KLu  
A. G. C. Kok, lkol marns  
J. A. Kusters, ktz  
dr. ir. J. J. C. Voorhoeve

**Redacteur**

W. Walthuis, bgen b.d.  
Molenstraat 78,  
4841 CG Prinsenbeek

**Secretaris**

W. F. Anthonijsz, lkol cav  
Denijsstraat 135  
2551 HJ Den Haag

**Penningmeester**

F. A. W. M. Rhoen, kap int  
Het Koetshuis 14,  
3902 RG Veenendaal,  
girekening 7 88 28

# MARS IN CATHEDRA

**15 JUL  
1 9 7 9**

**42**

## IN DIT NUMMER

Mededelingen van het bestuur: Statuten en Huishoudelijk Reg- lement - Convocaties - Contri- butie	1678
Bijeenkomst te Den Haag, don- derdag 5 april 1979	1678
Maritieme ontwikkelingen, voor- dracht door prof. ir. W. Langer- aar, schout-bij-nacht b.d.	1679
Discussie	1687
Statuten	1694
Huishoudelijk Reglement	1698

©

# MEDEDELINGEN VAN HET BESTUUR

## Statuten en Huishoudelijk Reglement

In dit nummer van het verenigingsorgaan zijn afgedrukt de volledig herziene *statuten* zoals deze werden goedgekeurd door de algemene ledenvergadering op achtereenvolgens 21 en 29 mei jl., gehouden te Den Haag, en vervolgens vastgelegd bij notariële acte, alsmede het eveneens herziene *huishoudelijk reglement* dat ook de instemming van beide statutair voorgeschreven vergaderingen mocht verwerven. Zoals ter toelichting reeds werd vermeld op de convocatie voor de eerstgenoemde buitengewone ledenvergadering, was aanpassing noodzakelijk in verband met de nieuwe bepalingen inzake het verenigingsrecht, alvorens kon worden overgegaan tot de ingevolge het Burgerlijk Wetboek verplichte inschrijving in het Verenigingsregister bij de Kamer van Koophandel.

## Convocaties

De steeds stijgende kosten van de verenigingsactiviteiten en het afnemende ledental nopen het bestuur tot een zo groot mogelijke zuinigheid. Het doen drukken en verzenden van de tot nu toe gebruikelijke convocaties betekent een regelmatig weerkerende aderlating van de verenigingskas die nauwelijks in verhouding blijkt te staan tot het aantal leden dat aan de uitnodigingen gevolg geeft. Derhalve heeft het bestuur besloten af te stappen van deze wijze van convoceren en de te houden bijeenkomsten in plaats daarvan bekend te maken in Mars in Cathedra en/of de Militaire Spectator, waarin alsdan tevens de relevante stellingen van de inleiders zullen worden gepubliceerd. Voor de eerste maal zal deze nieu-

we procedure worden toegepast ter aankondiging van de eerstvolgende bijeenkomst, te houden in het Nederlands Congresgebouw te Den Haag op 17 september 1979. Aangezien vóór die datum geen nummer van Mars in Cathedra meer zal verschijnen, zullen de gebruikelijke bijzonderheden alsmede de stellingen worden afgedrukt in de Militaire Spectator van 1 september a.s. Volledigheidshalve zullen de leden — bij wijze van overgangsmaatregel — tevoren nog eenmaal een convocatie ontvangen ten einde te verzekeren dat deze wijziging in de procedure niemand der belanghebbenden ontga.

## Contributie

De in het voorgaande aangeduide financiële besommingen noodzaken het bestuur de instemming der leden te verzoeken voor een contributieverhoging met f 5,— per jaar, ingaande het komende verenigingsjaar. Een daartoe strekkend voorstel zal in de boven aangekondigde bijeenkomst in stemming worden gebracht.

## MEDEDELING

Maandelijks ontvangen de leden de Militaire Spectator.

Ten einde de toezending aan de leden die thans nog actief dienend officier van Land- of Luchtmacht zijn, ook na hun dienstverlating zeker te stellen, wordt belanghebbenden verzocht de secretaris-penningmeester (Denijsstraat 135, 2251 HJ Den Haag) in voorkomend geval ter zake in te lichten.

## Bijeenkomst te Den Haag

donderdag 5 april 1979

In zijn openingswoord verwelkomt de *voorzitter* de ter bijeenkomst verschenen leden en introducés, waaronder verscheidene uit de Koninklijke marine afkomstige belangstellenden. Hij deelt mee dat, in afwijking van het op de convocaties vermelde, de voorstellen tot wijziging der statuten thans niet zullen worden besproken aangezien de verplichte inschrijving in de registers van de Kamer van Koophandel alsnog enkele aanvullende wijzigingen noodzakelijk maakt. Vervolgens schetst hij de voornemens die het bestuur heeft voor het restant van het lopende seizoen, en kondigt in dat verband aan dat de eerstvolgende lezing zal worden gehouden in Den Haag, op 29 mei a.s., waar de Belgische kolonel P. Cremer zal spreken over „Een andere zienswijze op de verdediging van West-Europa”.

Voorts memoreert hij de noodzaak tot het stimuleren van de ledenverving, omdat het ledental bedenkelijk dalende is en de Koninklijke vereniging derhalve dringend behoefte heeft aan een hernieuwde groei van het ledenbestand.

Ten slotte leidt hij de spreker van hedenavond in, schout-bij-nacht b.d. prof. ir. W. Langeraar, die zowel nationaal als internationaal grote vermaardheid heeft verworven als deskundige op het gebied van de hydrografie en aanverwante problematieken en die hij gaarne het woord verleent voor zijn belangwekkende voordracht over het onderwerp „Maritieme ontwikkelingen”.

(Om de toehoorders in staat te stellen de inleiding beter te kunnen volgen werden zes door de inleider geformuleerde stellingen tevoren uitgereikt. Deze stellingen, onmisbaar voor een goed begrip van het gesprokene, worden daarom in het hierna volgende verslag eveneens afgedrukt, voorafgaande aan de tekst van de voordracht. Red.)

# Maritieme ontwikkelingen

prof. ir. W. Langeraar

schout-bij-nacht b.d.

## Stellingen

1. Gevreesd moet worden dat een eventueel niet — of slechts gedeeltelijk — slagen van de Derde Zeerecht Conferentie van de Verenigde Naties zal leiden tot een situatie waarin enkele hooggeïndustrialiseerde landen het meeste profijt zullen trekken van de afwezigheid van erkende rechtsnormen, althans voor wat betreft de exploitatie van de levende en niet-levende rijkdommen van de zeeën en oceanen in gebieden die buiten de nationale (oeverstaat) jurisdictie vallen.

2. Overwegingen van zuiver nationaal karakter zouden niet in de weg mogen staan van een discussie omtrent de wenselijkheid de NAVO-zeestrijdkrachten tevens te belasten met de verantwoordelijkheid voor het instellen, in stand houden en gebruiken van een kleine, zeer goed getrainde, scheepsmacht, speciaal uitgerust tot het opsporen en waar nodig bestrijden van rampen op zee of de gevolgen daarvan, met bijzondere aandacht voor calamiteiten het mariene milieu betreffende.

3. Een van de belangrijkste oorzaken voor het wantrouwen dat bij ontwikkelingslanden bestaat met betrekking tot wetenschappelijk zeeonderzoek dat door vaartuigen van geïndustrialiseerde landen wordt verricht in zeegebieden die onder de jurisdictie van het betrokken ontwikkelingsland vallen, moet worden gezocht in de onmacht die over het algemeen bij een dergelijk land wordt gevoeld te bestaan om na te gaan welke waarnemingen in werkelijkheid worden verricht, welke waarnemingsresultaten worden gevonden en welke conclusies aan die waarnemingsresultaten kunnen worden verbonden.

4. Verschillende (partiële) oplossingsmethoden voor de energieproblematiek zullen op maritieme activiteiten een stimulerende invloed kunnen hebben, met name op het gebied van energietransport; in het bijzonder zou moeten worden nagegaan in hoeverre een sterk vergrote invoer van vloeibaar aardgas in Nederland

— de Nederlandse maritieme industrie een ruggesteun zou geven,

— de eigen aardgasreserves tot ver in de 21e eeuw zou doen reiken en

— toch geen schade zou toebrengen aan de Nederlandse gasexportpositie.

5. De vraag kan worden gesteld of de situatie in de wereldscheepsbouw en -scheepvaart, zoals deze bestond aan het begin van de jaren '70, zich enigermate zal kunnen herstellen van de diepe recessie van dit moment, of dat moet worden verwacht dat de tot voor kort bestaande absolute suprematie van de OECD-landen, zowel op scheepsbouw- als op scheepvaartgebied, zal moeten plaatsmaken voor een sterk groeiend aandeel van ontwikkelingslanden in alle sectoren van maritieme activiteiten. In dat laatste geval zal een weloverwogen strategie van maritieme ontwikkelingssamenwerking dienen te bewerkstelligen dat de noodzakelijke overdracht van kennis en maritieme ervaring zal leiden tot een symbiose — een voor beide partijen profijtelijke samenleving — tussen donor en ontvanger, en niet zal ontaarden in een parasitisme waaraan de donor ten onder gaat.

6. De veiligheid van de internationale scheepvaart bij de navigatie over de wereldzeeën heeft ernstig schade geleden door het uitvallen van de eertijds wereldomvattende hydrogra-

fische activiteiten van het Hydrographic Department of the (British) Admiralty. Dat in de plaats van deze Britse werkzaamheden slechts zeer gedeeltelijk — en dan nog alleen in de eigen belangengebieden — door de Amerikaanse hydrografische dienst de activiteiten zijn overgenomen, gecombineerd met de volslagen onmacht van de vroegere koloniale gebieden — vertegenwoordigende een groot aantal van de huidige zelfstandige ontwikkelingslanden — om aan de steeds groter wordende

behoefte aan moderne hydrografische informatie te voldoen, heeft tot gevolg dat een groot aantal zeegebieden naar de huidige begrippen onvoldoende is gekarteerd. Hoewel in deze zeegebieden de internationale scheepvaart nog steeds toeneemt, moet weinig hoop worden gekoesterd dat op korte termijn verbetering zal optreden in de veiligheid daarvan. Internationalisatie — mogelijk in de vorm van regionale associaties — zal een oplossing kunnen bieden.

Er behoeft niet de minste twijfel over te bestaan dat de wereld in dit laatste kwart van de twintigste eeuw aan grote veranderingen is blootgesteld.

Het oorspronkelijke eendimensionale Oost-Westkrachteveld ontwikkelt zich geleidelijk in een tweedimensionaal driehoeksveld van zeer veel grotere complexiteit.

De Noord-Zuidconfrontatie op het gebied van kennen, kunnen en hebben neemt geleidelijk in hevigheid toe en de tekenen dat de kloof op de deur van gisteren zou kunnen ontaarden in het rammen met de geweerkolf zijn reeds zichtbaar. Ondanks de afschuwelijke lessen die de mens heeft gehad in het midden van deze eeuw, is er geen eind in zicht aan de discriminatie op het gebied van ras, geloof of huidskleur.

De achtergebleven behoeftebevrediging alsook de geweldige verwoestingen ten gevolge van de Tweede Wereldoorlog zijn thans ingehaald en hersteld en het gedeeltelijk daarop ingestelde Westelijke produktieapparaat vertoont thans alle verschijnselen van overproduktie.

Inmiddels is sedert het einde van de Tweede Wereldoorlog de oceaan steeds meer in de belangstelling gekomen en het is daarom niet te verwonderen dat in dit gebied, dat twee en een half maal zo groot is als het droge deel van onze planeet, zich veranderingen voltrekken die voor de gehele mensheid van belang zijn en uiteraard het meest voor de landen die men gemeenlijk onder de maritieme naties rekent.

Dit alles gecombineerd met een sterk toegenomen technologisch kunnen, een toenemende ongerustheid met betrekking tot de invloeden van het menselijk doen en laten op het klimaat, het milieu, het nageslacht, alsook met twijfels omtrent de voorraden grondstoffen en fossiele energie die ons

resten, geeft aan de oceaan, het aqua incognita, een nieuwe dimensie.

Kortom, ik heb met genoegen de uitnodiging van uw vereniging aanvaard om iets bij te dragen tot een verdieping van ons denken met betrekking tot „maritieme ontwikkelingen” ook al zult u begrijpen dat op een inleiding als hedenavond slechts enkele onderwerpen de revue zullen kunnen passeren.

In de zes stellingen die u hebt ontvangen met de convocatie voor deze avond is door mij getracht enkele hoofdpunten van mijn denken neer te leggen. De inleiding van vanavond is mede erop gericht die stellingen te belichten, te illustreren en ze daardoor beter toegankelijk te maken voor een gerichte discussie. Hiervoor zal het nodig zijn verschillende niet in de stellingen genoemde gebieden eveneens te bespreken.

In de eerste stelling wordt de vrees uitgesproken dat een eventueel niet — of slechts gedeeltelijk — slagen van de Derde Zeerecht Conferentie van de Verenigde Naties zal leiden tot een situatie waarin enkele hooggeïndustrialiseerde landen het meeste profijt zullen trekken van de afwezigheid van erkende rechtsnormen, althans voor wat betreft de exploitatie van de levende en niet-levende rijkdommen van de zeeën en oceanen in de gebieden buiten de nationale — oeverstaat — jurisdictie. Hieraan zou nog kunnen worden toegevoegd dat ook de landen, geïndustrialiseerd of in het ontwikkelingsstadium, die beschikken over een extreem lange kustlijn, dan wel uit een archipel van eilanden bestaan, geen grote behoefte hebben aan de codificatie van nieuw zeerecht.

Hoe is de situatie op dit moment? Op dit ogenblik

zijn geldig: de conventies van Genève van 1958, respectievelijk regelende de zaken in de territoriale wateren en aangrenzende zeegebieden, het continentale plat, de hoge zee en als vierde het verdrag inzake de visserij en de instandhouding van de levende rijkdommen van de volle zee.

Het is hoofdzakelijk het verdrag inzake het continentale plat(eau) dat tot moeilijkheden op dit moment aanleiding geeft. Artikel 1 daarvan zegt namelijk onder meer:

*In deze artikelen wordt de uitdrukking „continentaal plateau” gebruikt ter aanduiding van: a. de zeebedding en de ondergrond van de onder water gelegen gebieden die aan de kust aansluiten doch buiten de territoriale wateren zijn gelegen, tot een diepte van 200 meter of, daar voorbij tot waar de diepte van de bovengelegen wateren de exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van die gebieden nog mogelijk maakt; b. . . .*

Indien deze omschrijving was geëindigd bij de diepte van 200 meter, dan zou een duidelijk omgrensd gebied zijn aangegeven. De gebruikte omschrijving is echter „open-ended” en te vergelijken met een autosnelweg waarop is aangegeven dat de maximumsnelheid 100 km/h bedraagt behalve voor die voertuigen die harder kunnen rijden.

Bovendien is het onduidelijk wat er gebeurt wanneer een land, bijvoorbeeld de Verenigde Staten, in staat is op een diepte van 300 meter te exploiteren. Is nu alleen voor de VS de grens van het continentale plat verlegd naar de 300-meterlijn, of is dat nu ook het geval voor alle andere landen, met name de kuststaten? Van deze laatste zijn er omstreeks tachtig die behoren tot de groep van ontwikkelingslanden die zelf niet over de middelen, de financiën of het controleapparaat beschikken om een dergelijke exploitatie uit te voeren of te doen uitvoeren. Het is duidelijk dat hier een bron van onrust en wantrouwen is ontstaan sinds de geïndustrialiseerde landen in staat zijn aanmerkelijk dieper te exploiteren dan de in 1958 voorziene maximumdiepte van 200 meter.

Het is met name dit feit, dat in 1967 reeds aanleiding gaf tot het uiten van verontrusting met betrekking tot het recht van exploitatie van de natuurlijke rijkdommen op en in de zeebodem, gelegen buiten de grenzen van nationale jurisdictie, lees 200-meterlijn. Na de magistrale rede van de Maltheser ambassadeur, Arvid Pardo, voor de Verenigde Naties waarin het begrip „heritage

of mankind”, „erfdeel van de mensheid” werd toegekend aan de onvoorstelbaar grote minerale en andere voorkomens op en in de zeebodem, ontstond iets dat vergelijkbaar is met de goldrush zoals die in Amerika is voorgekomen.

Het door de Verenigde Naties ingestelde „Seabed Committee” had tot voornaamste taak een vreedzame ontginning van het buitennationale zeebedterritoir te bewerkstelligen, zoals de officiële naam ook aanduidt: „Committee on the Peaceful uses of the sea-bed and the ocean floor beyond the limits of national jurisdiction”.

Het gevoel echter dat bij het overgrote deel van de ontwikkelingslanden was ontstaan, namelijk van zeer grote rijkdommen aan mineralen die nog slechts behoeften te worden geëxploiteerd, gecombineerd met de vrees dat de geïndustrialiseerde landen hen overal de loef zouden afsteken en daarmee uit hun rechtmatig erfdeel stoten, is de belangrijkste oorzaak geweest dat het Sea-bed Committee weinig voortgang kon maken en uiteindelijk werd belast met de voorbereiding van de derde zeerechtconferentie. Deze ving eind 1972 aan. Ook in die conferentie, die nog steeds — zij het met tussenpozen — voortduurt, is het gebied buiten de nationale jurisdictie het grote struikelblok. Weliswaar is nu de grens van het gebied van nationale jurisdictie duidelijk aangegeven in de vorm van de „exclusieve economische zone”, op 200 zeemijl uit de laagwaterlijn langs de kusten, de strijd gaat om het regime dat daarbuiten zal gelden en de autoriteit die met de handhaving van dat regime zal worden belast.

Hoewel nog steeds de Conventie inzake het Continentale Plat(eau) van kracht is, is de situatie thans al wel zo dat de Amerikaanse regering aan Amerikaanse maatschappijen die buiten het continentale plat bodemrijdommen willen gaan exploiteren, daartoe vergunningen afgeeft, evenwel met de ontbindende voorwaarde dat — indien tijdens de looptijd van de vergunning internationaal recht op het geëxploiteerde gebied van toepassing zou worden — dit internationale recht voorrang zal hebben.

Het is duidelijk dat hier maritieme ontwikkelingen aan de gang zijn die weliswaar door de codificatie van nieuw internationaal zeerecht zullen kunnen worden beïnvloed, doch niet kunnen worden gestuit. Ook de Nederlandse maritieme industrie heeft redelijk tijdig ingespeeld op de nieuwe ont-

wikkelingen die zich allereerst in de Noordzee hebben afgetekend. Wij moeten echter wel in gedachten houden dat die Noordzee in wezen niet veel meer is dan de kinderkamer waar men de eerste wankele stappen heeft leren zetten. Het reeds thans wenkende arbeidsterrein ligt op alle wereldzeën. Dat op dit moment — onder invloed van een wereldrecessie — de offshore-activiteiten worden getemporeerd, doet aan die ontwikkeling niets af.

In de tweede stelling wordt opgemerkt dat overwegingen van zuiver nationaal karakter niet in de weg mogen staan van een discussie omtrent de wenselijkheid de NAVO-zeestrijdkrachten tevens te belasten met de verantwoordelijkheid voor het instellen, in stand houden en gebruiken van een kleine, zeer goed getrainde, scheepsmacht, speciaal uitgerust tot het opsporen en waar nodig bestrijden van rampen op zee of de gevolgen daarvan, met bijzondere aandacht voor calamiteiten het mariene milieu betreffende.

Indien wij ons voor vanavond uitsluitend beperken tot het laatste geval, de aanslagen op het mariene milieu, dan zien wij dat in de afgelopen jaren een aantal scheepsrampen met grote tankers heeft geleid tot omvangrijke vervuiling van de zeeën en nabijgelegen stranden. Wij zullen niet ingaan op de omstandigheden voor en tijdens de rampen die tot het desastreuze gevolg hebben gevoerd. Wij moeten slechts constateren dat in veruit de meeste gevallen menselijk falen, menselijke beoordelingsfouten, de directe aanleiding tot de ramp zijn geweest. Ook ligt het niet in mijn bedoeling een uitputtende opsomming te geven van alle tankerrampen van de afgelopen tien jaar. Slechts twee gevallen zullen iets nader worden gezien, te weten de stranding van de Shelltanker *Metula* in Straat Magelaen en de stranding van de tanker *Amoco Cadiz* op de Bretonse kust.

Wij laten de vraag in het midden wie verantwoordelijk moet worden gesteld voor de opgetreden vervuiling van zeeën en stranden: de vlaggestaat, de eigenaar van het schip, de charteraar van het schip, de eigenaar van de lading dan wel de vervoersmaatschappij. Bij de stranding van de *Metula* liep de kust van een ontwikkelingsland gevaar en bij de calamiteit met de *Amoco Cadiz*

werden de Franse stranden het slachtoffer. In het eerste geval werd door Shell een astronomisch bedrag besteed om de gevolgen van deze stranding tot een minimum te beperken. In het geval van de *Amoco Cadiz* was het de geïndustrialiseerde kuststaat die ten koste van zeer grote financiële en materiële inspanning een groot deel van de vervuiling bestreed. De vraag is wat er zou zijn gebeurd als een tanker toebehorende aan een kleine maatschappij zou zijn gestrand op, of nabij, de kust van een arm ontwikkelingsland.

Want helaas moeten wij erop voorbereid zijn dat er nog verschillende calamiteiten zullen plaatsvinden waarbij grote hoeveelheden ruwe olie uit de kapotte rompen van beschadigde tankers in zee zullen vloeien. De gevolgen daarvan zullen ernstiger zijn naarmate er minder middelen beschikbaar zijn ter bestrijding, dan wel naarmate het tijdsverloop tussen calamiteit en bestrijdingsactie groter is. Het is daarom dat een permanente bestrijdingsorganisatie, bestaande uit een aantal bestrijdingseenheden en een centrale communicatie- en planninggroep van groot belang moet worden geacht. De organisatie zou ter beschikking moeten staan van een ieder, regering of maatschappij, die een beroep erop doet, en zou — in voorkomende gevallen — ook ongevraagd handlingsbevoegdheid moeten bezitten.

De vraag is nu, in hoeverre de NAVO, beschikende over een wereldomspannend net van verbindingen, hier een niet-militaire, additionele, taak zou kunnen vervullen. Het komt mij voor dat de zienswijze, dat aan de NAVO geen verdere niet-militaire taken moeten worden opgedragen, een onvoldoende reden is om een discussie over een NAVO-milieubestrijdingsorganisatie uit de weg te gaan; daarbij uiteraard in het midden latende tot welk resultaat een dergelijke discussie zou komen. Blijkbaar is de Exxon Oil Corporation — in ons land bekend als „Esso” — volgens het „Marine pollution bulletin”, jaarg. 10, nr 1, van januari 1979, voornemens een aantal specialistische „task forces” te vormen om actie te voeren tegen olievervuiling waar ook ter wereld. De vraag kan hier worden gesteld of het een arm land, of een arme vervoersmaatschappij, of beide, mogelijk zal zijn de zeker niet onaanzienlijke sommen geld bijeen te brengen die door Exxon voor hulpverlening zullen worden gevraagd. Een NAVO-organisatie zou een andere bedrijfsvoering kunnen hebben

dan een die op het maken van winst is gebaseerd.

In de derde stelling wordt een verband gelegd tussen de steeds groeiende behoefte aan wetenschappelijk zeeonderzoek en de steeds groter wordende beperkende bepalingen en omstandigheden die dat onderzoek bemoeilijken. Als een van de belangrijkste oorzaken wordt hier gezien het wantrouwen dat bij ontwikkelingslanden bestaat met betrekking tot dergelijk onderzoek, wanneer dat door vaartuigen van geïndustrialiseerde landen wordt verricht, in zeegebieden die onder de jurisdictie van het betrokken ontwikkelingsland vallen. Dat wantrouwen vindt zijn belangrijkste basis in de onmacht, die over het algemeen bestaat in een ontwikkelingsland, zich ervan te overtuigen welke waarnemingen in werkelijkheid worden verricht, welke waarnemingsresultaten worden gevonden en welke conclusies aan die waarnemingsresultaten kunnen worden verbonden.

De moderne oceanografische onderzoeksvaartuigen registreren de verrichte waarnemingen direct op magnetische band, zodat zelfs de toezegging dat wetenschappelijke vertegenwoordigers van de kuststaat de beschikking zullen krijgen over het basismateriaal van weinig waarde zal zijn, wanneer de kuststaat een ontwikkelingsland is waar de faciliteiten (en soms ook de kennis) ontbreken om dit basismateriaal om te zetten van magtape naar conventionele digitale informatie. Ook de toezegging dat de wetenschappelijke conclusies in open publikaties zullen worden gemeld, is niet voldoende om het wantrouwen weg te nemen aangezien men in het ontwikkelingsland niet in staat zal zijn te controleren in hoeverre *alle* conclusies en resultaten openbaar zijn gemaakt.

Het is mijn oprechte overtuiging dat een belangrijk stuk van het wantrouwen van ontwikkelingslanden tegenover de geïndustrialiseerde wereld zou kunnen worden weggenomen indien het ons zou gelukken een zinvolle — en op de juiste wijze aangepaste — overdracht van kennis en technologie te ontwikkelen. Daarbij zou ik onder het woord „zinvol” tevens willen begrijpen een zodanige overdracht dat die niet leidt tot het prijsgeven van een stuk technologie in het donorland, maar veeleer voert tot een mate van symbiose tussen donor en ontvanger. Bij het begrip „op de juiste wijze aangepast” denk ik in eerste instantie aan de behoeften, de mogelijkheden, de sociale en de

gouvernementele structuur in het ontvangende land. En wat hier wordt gezegd tegen de achtergronden van belemmerd wetenschappelijk onderzoek, geldt in vele andere sectoren van de menselijke relaties tussen Noord en Zuid.

In het midden latende of wij het nodig vinden of niet, of het als al of niet gewenst ervaren, wij zullen ons eenvoudig niet eraan kunnen onttrekken dat omstreeks 75% van de wereldbevolking is achtergebleven en te kort komt vergeleken met de 25% die in het geïndustrialiseerde deel wonen, een feit waaraan de 75% het recht ontlenen overdracht van kennis en technologie te eisen. Dit geldt zeer zeker ook voor vele maritieme sectoren, waarop ik straks nog verder wil ingaan.

Want in wezen zijn wij hiermee beland in het probleemgebied dat ik in mijn stelling nummer vijf had aangeroerd, namelijk of de situatie in de wereldscheepsbouw en -scheepvaart zich enigermate zal kunnen herstellen van de diepe recessie van dit moment, of dat moet worden verwacht dat de tot voor kort bestaande absolute suprematie van de OECD-landen, zowel op scheepsbouw- als op scheepvaartgebied, zal moeten plaatsmaken voor een sterk groeiend aandeel van de ontwikkelingslanden in alle sectoren van maritieme activiteiten.

Ons land wordt op dit moment geconfronteerd met de gevolgen van een bestaande ernstige overcapaciteit in de scheepsnieuwbouw en een overaanbod van tonnage, met name tankertonnage. Uiteraard is er tussen deze beide verschijnselen een sterke samenhang. Beide verschijnselen echter hebben grote invloed op de Nederlandse arbeidsmarkt, zij het dat de invloed van de overcapaciteit in de scheepsbouw en de daarmee verbonden herstructureringsnoodzaak het sterkste is. Dit gehele proces wordt mede beïnvloed door het prijspeil van Nederlandse producten en dienstverleningen, vergeleken met overeenkomstige goederen op de buitenlandse markt. Het is met name het hoge prijspeil in Nederland dat aan landen als Taiwan en Zuid-Korea mogelijkheden biedt versneld op de nog bestaande — gereduceerde — vraag naar nieuwe schepen en vaartuigen voor speciale diensten in te springen.

Als wij ons dan verder realiseren dat de gezamenlijke OECD-landen 19% van de wereldbevolking herbergen en 55% van de wereldscheepvaart-

tonnage onder OECD-vlag hebben varen, terwijl deze landen ook nog eens omstreeks 23% van de wereldtonnage in bezit hebben maar die onder de zg. „goedkope vlaggen” hebben ondergebracht, dan blijkt dat meer dan driekwart van de wereldhandelstonnage behoort bij minder dan één vijfde van de wereldbevolking. Wij kunnen ook nog wat dichter bij huis blijven en zien dan dat de negen EEG-landen, met 6% van de wereldbevolking, omstreeks 30% van de wereldscheepvaarttonnage beheersen. Hoewel mij voor de scheepsbouwcapaciteit minder exacte cijfers bekend zijn, is het duidelijk dat het grote overschot aan nieuwbouwcapaciteit grotendeels in de geïndustrialiseerde landen is gelegen.

De thans aan de gang zijnde herstructurering in de scheepsbouw is dan ook niet alleen voortgekomen uit de gevolgen van een tekort aan nieuwbouwopdrachten, maar zal tevens dienen om het wereldaanbod beter in overeenstemming te brengen met de wereldbehoefte. Bovendien zal een deel van die wereldbehoefte, zowel in scheepsbouw als scheepvaart, geleidelijk kunnen worden bevredigd door landen in de Derde Wereld. Deze verschuiving is reeds aangevangen en zal niet alleen nog toenemen, maar bovendien extra consequenties hebben voor de OECD-landen.

Bij de inkrimping van nieuwbouwcapaciteit en de noodzakelijke vermindering van tonnageaanbod, dan wel wijziging in het behoeftenpatroon, zal ernstig rekening moeten worden gehouden met het feit dat een toenemend deel van die verminderde of gewijzigde capaciteit door ontwikkelingslanden zal worden geleverd. Het lijkt mede daarom gewenst tot een weloverwogen ontwikkelingsstrategie te geraken op maritiem gebied, ten einde te bereiken dat de noodzakelijke overdracht van kennis en maritieme ervaring zal leiden tot een voor beide partijen profijtelijke samenleving en niet zal ont-aarden in een parasitisme waarin de donor te gronde gaat.

Ook de energieproblematiek heeft vele maritieme ontwikkelingen tot gevolg. Hoe wij het ook wenden of keren, de voorraad fossiele brandstof als energieleverancier is beperkt en zal derhalve te zijner tijd zijn uitgeput. Het is tevens te voorzien dat de olie- en gasvoorraden eerder zullen zijn verbruikt dan de kolenvoorraden en dat nog geruime tijd een aanmerkelijk deel van de benodigde

energie door steenkool zal kunnen worden geleverd. Dat betekent een verschuiving van de olietanker naar een schip dat steenkool in bulk zal kunnen laden. Daarbij wordt gedacht aan kolenstof dat met water tot een slurry wordt gemaakt die dan in bulk kan worden vervoerd en geladen en gelost zoals dat met zand gebeurt.

Ook aan de steenkolenvoorraden zal echter eens een einde komen, en geleidelijk zullen andere energiebronnen moeten worden aangeboord. Een aantal van die bronnen zou — in tegenstelling tot fossiele — recente energie kunnen leveren, energie die dagelijks door de zon naar de aarde wordt gezonden. Wij kunnen daarbij denken aan wind- en golfenergie, alsook aan waterkracht. De rechtstreekse benutting van zonnewarmte voor verwarmingsdoeleinden krijgt reeds een allereerste aanzet. Dan zijn er nog drie andere bronnen — elk met hun eigen zeer grote problemen — namelijk de getijdenenergie, opgewekt door de aantrekkingskracht van maan en zon, de geothermische energie die als warmte in de diepe aardlagen aanwezig is, en de nucleaire energie.

De genoemde bronnen van recente energie — wind, golven, waterkracht en tot op zekere hoogte ook zonnewarmte, rechtstreeks benut — hebben alle het bezwaar dat de energielevering niet is gekoppeld met de energiebehoefte; wat betreft de zonnewarmte kan zelfs van een negatieve correlatie worden gesproken. Wanneer wij namelijk het meest behoefte aan warmte hebben, in de winter, zal de hoeveelheid zonneschijn juist een minimum bereiken. Maar verder is het zeer goed mogelijk dat het hard waait op een moment dat er weinig energie wordt gevraagd, doch dat het windstil is op ogenblikken van grote energiebehoefte. Recente vormen van energie brengen dan ook de behoefte mee van opslag en transport, ook maritiem transport. Studies daaromtrent zijn reeds aangevangen maar nog niet afgerond. Men denkt onder meer aan de mogelijkheid energie vast te leggen en te transporteren in vloeibaar gemaakte waterstof.

Voorlopig echter zal het zoeken naar en exploiteren van olie- en gasvoorraden onverkort worden voortgezet, waarbij de stijgende kosten, als gevolg van de steeds moeilijker zeegebieden waarin exploratie plaatsvindt, grotendeels zullen worden gecompenseerd door de stijgende prijzen die door de OPEC-landen worden berekend.



Het is in dit verband van belang de aandacht te vestigen op het strategische belang van de Noordelijke Poolzee. Dit gebied is het grootste onontgonnen gebied ter wereld en wordt nu met voortvarendheid onderzocht op het voorkomen van olie, gas en mineralen. De aanwezigheid daarvan is reeds aangetoond in verschillende delen van het Arctische bassin, van de noordelijke helling van het continentale plat van Alaska, via de Canadese archipel naar de Siberische toendra. Daarbij komt dat het continentale plat in de Poolzee uitzonderlijk breed is en derhalve uit een oogpunt van waterdiepte minder moeilijkheden oplevert bij de exploitatie van bodemrijdommen.

Voorlopige geologische evaluaties tonen aan dat het gebied veelbelovend is. Sovjetrussische wetenschappers hebben als hun mening gegeven dat het continentale plat in de Kara- en in de Barentszee, en aan beide zijden van Nova Zembla, voorkomens zou kunnen herbergen die tot de rijkste ter wereld behoren. Vondsten aan de landzijde van deze gebieden schijnen eveneens in die richting te wijzen. Bovendien zijn de Kara- en de Barentszee, door de invloed van de Golfstroom, voor exploitatiedoeleinden minder ontoegankelijk dan de gebieden verder naar het oosten, of de zeegebieden ten noorden van Alaska of de Canadese Archipel.

Hoe dit echter ook zij, de ontwikkeling van Arctische voorkomens, zowel op land alsook op het continentale plat, staat of valt met de mogelijkheid van transport, hetzij over land, hetzij over zee, of beide. Nu is het vinden van de noordoostelijke doorvaart voor de Nederlandse zeelieden een van oudsher bekend tijdverdrijf, zij het dan dat de eerste pogingen met weinig succes werden bekroond. Het heeft vierhonderd jaar geduurd voordat de noordoostelijke doorvaart (of, zoals de Russen het noemen: de noordelijke zeeroute) inderdaad werd doorvaren en het verlengen van het seizoen waarin dit mogelijk is, is een van de belangrijke Russische maritieme programma's. Op wat langere duur kan worden verwacht dat enkele routes door het poolijs het gehele jaar bevaarbaar zullen zijn, zij het met assistentie van ijsbrekers met thans nog niet beschikbare vermogens.

De noordwestelijke doorvaart, benoorden het Amerikaanse continent, is veel moeilijker, door het ontbreken van de Golfstroominvloed. De reis van de tanker-ijsbreker „Manhattan” in 1969, met het

doel olie uit Prudhoe Bay op de Alaska's noordkust naar de oostkust van de Verenigde Staten te brengen, was in zoverre een succes dat de reis werd volbracht, maar voorlopig was het een mislukking uit het oogpunt van het onderhouden van een regelmatige en economisch verantwoorde maritieme transportdienst door de Northwest Passage. Het was de Russische ijsbreker „Arktika” die in 1977 als eerste bovenwaterschip de Noordpool bereikte. In de zomer van 1978 heeft de nucleair voortgestuwde ijsbreker „Sibir” dit huzarenstukje niet alleen herhaald maar verbeterd. Vroeg in de zomer begeleidde de „Sibir” het koopvaardijchip „Kapitan Mishovskij”. Vertrekkende op 25 mei van Moermansk voeren beide schepen vlak langs de Noordpool en bereikten open water in de Beringstraat slechts 18 dagen later, op 12 juni. Terwijl het koopvaardijchip zijn weg vervolgde naar de Zee van Okhotsk, keerde de „Sibir” om en voer terug naar Moermansk, nog dicht langs de Noordpool gaande. De tendens die uit deze ontwikkelingen spreekt, is duidelijk. Dit militair, strategisch en economisch zo belangrijke zeegebied heeft maritieme ontwikkelingen ingeleid die van immens belang zijn.

Nu wil ik dan nog terugkeren naar stelling 4 waarin wordt gesuggereerd dat verschillende (partieële) oplossingsmethoden voor de energieproblematiek een stimulerende invloed kunnen hebben op maritieme activiteiten, met name op het gebied van energietransport. Daarbij zou dan in het bijzonder dienen te worden nagegaan in hoeverre een sterk vergrote invoer van vloeibaar aardgas in Nederland de eigen maritieme industrie een rugsteun zou kunnen geven en de eigen aardgasreserves tot ver in de 21e eeuw zou kunnen doen reiken.

Wij moeten namelijk bedenken dat — ten gevolge van onze exportcontracten — wij genoodzaakt zijn per jaar ongeveer 110 miljard kubieke meter aardgas uit Slochteren te extraheren, hoewel wij voor eigen gebruik niet veel meer dan 45 miljard kubieke meter nodig hebben. Uit Algerije zal — maar niet eerder dan over enkele jaren — een kleine hoeveelheid jaarlijks ons land binnenkomen, ongeveer 10% van het binnenlandse verbruik. Op grond daarvan is het voldoende de Eemshaven in Groningen gereed te maken voor de aanlanding van dat gas, dat met ongeveer één tanker per week

zal worden aangevoerd. Het zou interessant zijn na te gaan welke invloed een aanmerkelijk grotere invoer van vloeibaar aardgas in Nederland zou hebben op de behoefte aan tankertonnage, van belang voor de scheepsbouw zowel als voor de scheepvaart, en hoeveel langer Nederland zou kunnen beschikken over aardgas uit eigen bodem zonder de exportcontracten geweld aan te doen.

Komende aan het einde van deze presentatie rest mij nog een toelichting op de zesde en laatste stelling, waarin wordt geponeerd dat de veiligheid van de internationale scheepvaart bij de navigatie over de wereldzeeën ernstig schade heeft geleden van het wegvallen van de eertijds wereldomvattende hydrografische activiteiten van het Hydrographic Department van de Britse admiraliteit. Helaas moet in dit verband worden opgemerkt dat, naarmate de diepgang van de schepen toenam, de omvang van het Britse imperium is afgenomen. En hoewel deze twee verschijnselen niet rechtstreeks met elkaar zijn verbonden is het wel een feit dat met de inkrimping van de omvang van het Britse rijk ook de Britse vloot zich op kortere verbindinglijnen heeft teruggetrokken.

De kartering van de zeegebieden, grenzend aan of liggend rondom de Britse koloniën, werd oorspronkelijk gedaan door de Britse hydrografische dienst. Deze werkzaamheden werden na het zelfstandig worden van de betrokken landen nog enige tijd voortgezet, maar met het inkrimpen van de Britse belangen geleidelijk stopgezet. In de meeste van de jonge zelfstandige staten was echter nog geen apparaat aanwezig om de kartering over te nemen, of het overgedragen karteringsmateriaal naar behoren bij te houden. Vele van de thans nog van kracht zijnde zeekaarten zijn dientengevolge onvoldoende nauwkeurig geworden en dat niet alleen wegens het toenemende tijdsverloop dat ligt tussen de laatste hydrografische opnamen en het huidige gebruik dat van de kaart wordt gemaakt, maar evenzeer wegens de stringenter eisen die door de steeds grotere en dieper stekende sche-

pen aan de betrouwbaarheid van de zeekaart worden gesteld.

Het is absoluut noodzakelijk op korte termijn te komen tot een ontwikkelingssamenwerking waarbij enerzijds de ontwikkelingslanden ervan worden overtuigd dat betrouwbare zeekaarten een eerste vereiste zijn om de veiligheid van de internationale scheepvaart te bevorderen en daardoor tevens de handel overzee bevorderen, terwijl anderzijds de maritieme naties de bereidheid moeten hebben althans aanvankelijk metterdaad steun te verlenen bij pogingen, door regionale samenbundeling van het jonge hydrografische potentieel van de ontwikkelingslanden in een regio, de onderbroken karteringsactiviteiten weer op gang te brengen. Het zou mij vanavond te ver voeren u uiteen te zetten waarom deze karteringswerkzaamheden niet aan particuliere karteringsmaatschappijen kunnen worden overgelaten, maar — ook in verband met het aanvaarden van de aansprakelijkheid voor hetgeen in de zeekaart wordt gepubliceerd — voor een aanzienlijk deel door overheidsinstanties moeten worden uitgevoerd, dan wel onder de supervisie daarvan.

Helaas heb ik mij in deze presentatie moeten beperken tot een klein aantal onderwerpen met betrekking tot de maritieme ontwikkelingen, zowel die welke aan de gang zijn als die welke wij in de naaste toekomst mogen verwachten. De lijst van onderwerpen is uiteraard zeer onvolledig maar heeft, hoop ik, wel reeds aangetoond van welk een eminent belang internationale samenwerking is, evenals een weloverwogen ontwikkelingsstrategie. Dat geldt zowel voor ons maritieme vaderland alsook voor de vele ontwikkelingslanden waarmee Nederland betrekkingen onderhoudt.

Er is wel eens gezegd dat het schrijven van een lang stuk gebrek aan tijd verraadt en dat een voorlopig stuk een bewijs is voor gebrek aan visie. Welnu, u zult het met mij eens zijn dat ik onder tijdgebrek heb geleden. In hoeverre u mijn verhaal als voorlopig wilt zien laat ik graag aan u over.

*Lkol Kok* vindt de gedachte, een groep NAVO-schepen bijeen te brengen en daarvan een soort Standing Naval Force voor milieuproblemen te maken, aantrekkelijk doch voorziet toch wel grote problemen. Hij vraagt of de inleider het waarschijnlijk acht dat de momenteel aan de NAVO gestelde grenzen in een dergelijke situatie zouden mogen worden overschreden dan wel of het optreden van een zodanige eenheid in de praktijk tot een relatief klein gebied beperkt zou moeten blijven. Bovendien voorziet hij internationale verwickelingen als ook anderen — met name een bepaald Pact — geïnteresseerd zouden blijken in de mogelijkheid in het verband van een milieuramp te komen assisteren, bijvoorbeeld bij de ingangen van westelijke havens.

*Prof. Langeraar.* Over zulke bezwaren heb ik uiteraard ook wel gedacht. Het aantal mogelijkheden waarom zoiets níét zou kunnen, is legio. Zelfs wanneer leden van een ander verbond zich in een dergelijke situatie zouden willen mengen, zou het toch wel dienstig kunnen zijn eens af te tasten welke daarvan de gevolgen zouden kunnen zijn, zowel ten goede als ten kwade. Zeker in het begin zou zo'n Standard Environmental Force uiteraard beperkt blijven tot het normale werkingsgebied van de NAVO. Van het succes van een eventuele inzet zal vervolgens afhangen in hoeverre uitbreiding mogelijk is, misschien met consent of iets dergelijks. Maar ik zou niet graag zien dat zo'n project alleen op grond van bepaalde overwegingen zou worden afgewezen; vooral niet omdat er zulke belangen op het spel staan, beslist niet alleen militaire. Dat neemt evenwel niet weg dat ook ik een open oog en oor heb voor de te verwachten moeilijkheden.

*Sbn Kreffer* wijst erop dat bij de aanvang van de achtste zitting van de Derde Zeerechtconferentie kon worden geconstateerd dat Amerika ongeduldig begint te worden omdat er nog steeds geen resultaten zichtbaar worden inzake het beheer van de oceaanbodem. Hij betwijfelt dat het ditmaal tot een afsluiting zal komen, en vraagt of nu het Amerikaanse ongeduld ertoe zal kunnen leiden dat de VS buiten deze Zeerechtconferentie om uiteindelijk toch unilaterale stappen zullen gaan ondernemen. Worden er al vergunningen uitgegeven?

*Prof. Langeraar.* Mijnheer de voorzitter, ik zou mevrouw Groustra, die voor het ministerie van onderwijs en wetenschappen de Zeerechtconferentie herhaaldelijk persoonlijk heeft bijgewoond, willen verzoeken straks zo nodig een aanvulling te geven op wat ik nu ga zeggen. De voorgeschiedenis is duidelijk. In 1972 heeft Amerika erop aangedrongen dat deze Zeerechtconferentie op stel en sprong zou worden gehouden. Men kon toen al zien aankomen dat Amerika op korte termijn zou kunnen gaan werken tot over de tweehonderd-meterlijn, „beyond the limits of national jurisdiction”. Vrij kort nadat de beslissing was genomen om aan het einde van 1972 te gaan beginnen, werd in de Algemene Vergadering van de VN een moratorium aanvaard dat verbodt buiten deze limieten te exploiteren. Zo'n resolutie heeft vanzelfsprekend weinig rechtskracht; ten hoogste een soort morele binding. Ook de vorige maal, bij de zevende zitting, heeft Amerika van zijn ongeduld laten blijken en gezegd dat er nu eens een einde aan moest komen. Ik heb begrepen dat inmiddels ook de ontwikkelingslanden geleidelijk het licht beginnen te zien en ervan overtuigd raken dat — als zij

niets doen — de tijd als gewoonlijk in het voordeel van de geïndustrialiseerde landen zal werken. De VS zien dat, en de Sovjet-Unie eveneens. Weliswaar hebben die beide een verschillende benaderingswijze, maar het uitblijven van een waterdichte overeenkomst acht ik toch eerder in het voordeel van de ontwikkelde dan van de ontwikkelingslanden. Juist daarom ook beseffen de laatsten dat het hoog tijd is iets te gaan doen.

*Mw Groustra.* Behalve de duidelijke schets die de inleider al heeft gegeven is het nog interessant dat ook bij de Conventie van 1958 de VS al de stoot hebben gegeven tot het uitbreiden van het gebied van de kuststaten, en toen tevens unilateraal zijn begonnen vast te stellen dat er zoiets is als een continentaal plat. Uiteindelijk is, zoals ook de spreker al heeft gezegd, de formulering zeer onduidelijk geworden, hetgeen ertoe heeft geleid dat alsnog het houden van een conferentie noodzakelijk werd; maar de VS hebben unilateraal ook het moratorium met voeten getreden, niet in de laatste plaats om de grote moeilijkheden die daarover intern zijn gezeten: de regering zou zich wel aan het moratorium willen houden maar het bedrijfsleven is al vele stappen verder en zet de overheid onder druk. Een ander punt is dat Amerika momenteel een van de landen is die bij de discussie over het vaststellen van de delimitatiezone erop uit zijn het wetenschappelijk zeeonderzoek — dat in het gebied voorbij de jurisdictie nogal wat haken en ogen meebrengt — veilig te stellen. Daarom schaaft het zich ook niet bij landen als het Verenigd Koninkrijk en Ierland, die dat gebied zo groot mogelijk willen zien te krijgen omdat zij daarbij zijde kunnen spinnen. Bij het vaststellen van het gebied voor het continentale

plat worden namelijk verschillende formules gehanteerd; de Ierse formule impliceert het grootste gebied, en dat zou ook in het voordeel van de VS zijn. Maar om de eerder genoemde redenen trekken de VS toch niet één lijn met deze beide landen, terwijl de SU om andere redenen evenmin bereid is de zogenaamde Ierse formule te aanvaarden.

*Prof. Langeraar.* Dat zijn inderdaad de nieuwste ontwikkelingen. Men kan zich natuurlijk afvragen waarom indertijd in 1958 in de Conventie inzake het continentale plateau — zo heet het in de wet, maar de geologisch juiste term moet zijn het „plat” — de toevoeging is opgenomen „or there beyond to the depth of the superjacent waters”, waar de diepte van de bovenliggende wateren de exploitatie toestaat. Wij hebben dat destijds aan de vorige Nederlandse rapporteur voor het continentale plat, professor François, ook gevraagd omdat die clause de oorzaak was van veel latere ellende. Hij legde toen uit dat daarvoor twee redenen aanwijsbaar waren: in de eerste plaats was het een politieke toevoeging die de ondertekening van de conventie zou vergemakkelijken, en in de tweede plaats was men ervan overtuigd dat exploitatie op die diepte binnen de eerstkomende vijftig jaar ondenkbaar was. Tien jaar later was het echter toch reeds zover! De VS zijn nu erop gebrand onverwijld tot beslissingen te komen opdat zij weten waar zij aan toe zijn. Met het oog op komende ontwikkelingen is dat dan ook beter.

*SbN Kreffer* is erkentelijk voor het antwoord op zijn vraag, maar wil nog een opmerking maken naar aanleiding van de stellingen 3 en 6 waar sprake is van de ontwikkelingslanden en de noodzaak van overdracht van kennis en technologie, respectievelijk de zeekartering, omdat het van belang is dat de ontwikkelingslanden zelf hun eigen kusten in kaart zullen kunnen brengen. Hij merkt op dat er op dat gebied al veel wordt gedaan en dat in de International Hydrographic Organization (zetelende in Monaco) steeds meer wordt gesproken over ontwikkelingssamenwerking in die zin dat de grote hydrografische

bureaus van de ontwikkelde landen s'eun verlenen aan, en stageplaatsen openstellen voor mensen uit ontwikkelingslanden. Hij stelt evenwel dat het niet genoeg is als die landen beschikken over technologisch en deels wetenschappelijk geschoolden, want dat het financiële probleem nagenoeg onoplosbaar is. De betrokken landen hebben wel oog voor de zee als het erom gaat iedereen te weren van hun deel van het continentale plat, maar als het erom gaat de middelen en de financiën te verstrekken schijnt men niet te begrijpen dat er een zee bestaat. Geld uit de ontwikkelingsfondsen wordt gewoonlijk geïnvesteerd in projecten die met de zee niets te maken hebben, zoals wegenaanleg en landbouw, en zeekartering komt er maar slecht af. Een voorbeeld dicht bij huis toont dat ook aan: Suriname's havendienst bijvoorbeeld krijgt weinig of niets uit de beschikbare fondsen, maar over de verdeling van die ontwikkelingssamenwerkingsgelden zijn de betrokken regeringen volledig beslissingsbevoegd.

*Prof. Langeraar.* Het verbaast mij dat de International Hydrographic Organization zo weinig wordt gebruikt. Dat geldt natuurlijk niet voor de 47 landen die daarvan lid zijn. Maar het merkwaardige is dat de Zeerechtconferentie, als zich daar een behoefte doet gevoelen aan kaarten waarop kan worden gezien wat de invloed zou zijn van bepaalde voorstellen van enig land, daarom wordt gevraagd bij de Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC) van Unesco en dan ten antwoord krijgt dat men die niet heeft en daarvoor ook niet kan zorgen... in plaats van aan te kloppen bij de IHO! In de tweede plaats valt het op dat landen, die behoefte hebben aan „consultancy” op het gebied van de hydrografie, een beroep doen op het UNDP voor de benodigde gelden, of in ieder geval via die instantie belanden bij de organisatie waarvan zij wél lid zijn, de UNO, en niet bij de IHO waarvan zij géén lid zijn. Dan kan de UNO wel iemand als consultant sturen, maar dat is dan iemand die dáár op de lijst staat, en níét bij de IHO. Dat is betreurenswaard, want de kennis en de motiva-

tie van de mensen in de IHO en bij de nationale hydrografische diensten is ruimschoots voldoende om iedereen te kunnen helpen. En dat zulks niet genoeg gebeurt, is de fout van het systeem, níét van de IHO die wonderlijk genoeg nog steeds niet tot de „family of UN-agencies” behoort.

Overigens hebben de ontwikkelingslanden m.i. van de ontwikkelde landen geleerd de prioriteit van maritieme zaken zo laag te stellen; zelfs in Nederland ligt die in het algemeen niet hoog!

*Ktz Brainich von Brainich Felth* refereert aan de tweede stelling en zegt dat de krijgsmacht delen de discussie over NAVO en krijgsmacht beslist niet uit de weg gaan. Maar primair geldt voor de zeestrijdkrachten dat zij een bijdrage moeten leveren aan de afschrikking ter zee. Zouden derhalve voor een nieuwe taak, zoals rampenbestrijding, andere middelen nodig zijn dan vrees hij dat verschillende NAVO-marines daarvan afkerig zullen zijn, niet omdat zij niet kunnen maar omdat zij het niet willen: immers, als er binnen een bepaald budget een extra taak moet worden uitgevoerd, kan dat zeer wel gaan ten koste van de hoofdtaak waar'n het werkelijke bestaansrecht van de krijgsmacht en van de NAVO-marines is gelegen.

*Prof. Langeraar.* Ik heb zeker niet bedoeld te zeggen dat militaire eenheden de discussie uit de weg gaan. Wanneer door de NAVO-marines dan ook zou worden gesproken over niet kunnen of niet willen, zou voor Nederland moeten worden gezegd dat zij niet mógen. In ons land wordt niet gerept van toevoeging van niet-militaire activiteiten aan de NAVO, en daarover is dus ook geen enkele discussie mogelijk. De werkelijke discussie moet derhalve worden gevoerd met de niet-militaire beleidsautoriteiten die opdrachten geven en beslissingen nemen.

Overigens ben ik het niet helemaal met u eens dat de middelen voor zo'n extra taak ten koste van de hoofdtaak zouden gaan. De NATO Science Commission bijvoorbeeld gaat ook niet ten koste van de hoofdtaak van de NAVO, waarvan zij wél een uiter-

mate belangrijk orgaan is. Bovendien wil ik wijzen op het goede boek „Pollution of the sea by oil spills” van het Committee on the Challenges of Modern Society van de NAVO. Als dan ook de NAVO zich bezighoudt met pollution, zou zij zich óók moeten kunnen bezighouden met de bestrijding daarvan. Ik betreur het dat een gesprek daarover niet op gang komt, gewoonweg omdat het niet mág.

*KLtZ Van Waning* sluit zich aan bij eerdere sprekers die eveneens bleken te zijn aangesproken door het idee van een Standing Environmental Force. Toch meent hij erop te moeten wijzen dat enerzijds de NAVO-milieuactiviteiten in de CCMS weinig succesvol zijn, en dat anderzijds nationaal gezien — met name in de progressieve partijen — de neiging bestaat de krijgsmacht aan de kaak te stellen als een naakte oorlogsmachine en haar te ontdoen van sympathiek aandoende vredestaken. Hij legt verband met het uit Defensie weghalen van de Dienst van het loodswezen die werd overgeheveld naar het Directoraat maritieme zaken van het ministerie van verkeer en waterstaat, conform de Defensienota 1974. Vredetaken worden verdoezeld en uitbreiding daarvan is politiek nauwelijks bespreekbaar. Hij vraagt of volgens de inleider bijvoorbeeld het bestrijden van olievervuiling ter zee eerder een taak zou moeten zijn voor de Koninklijke marine dan voor de Directie Noordzee die daarvoor al een speciaal schip heeft; zelf is hij van mening dat zo iets meer bij de VN thuishoort.

*Prof. Langeraar.* Voor wat betreft de Directie Noordzee zie ik niet direct in waarom alle civiele ingenieurs nu ineens de zee op moeten. De Koninklijke marine is een instelling die voldoet aan twee voorname eisen: paraat en beschikkende over een communicatienet. Die twee voorwaarden zijn noodzakelijk om vervuiling te kunnen bestrijden; hoe eerder men dat doet, hoe beter. Dat was de achtergrond van mijn opmerking, al besef ik heel goed dat er een aantal problemen aan is verbonden. Wel ben ik het met u eens dat een belangrijke oorzaak van het onbespreekbaar

zijn van dergelijke taken hierin is gelegen dat men wil voorkomen dat de krijgsmacht een vriendelijk gezicht krijgt. Daardoor worden veel goede zaken tegengewerkt en worden discussies maar al te vaak in het emotionele vlak getrokken.

*De heer Van der Meij* beaamt dat de Koninklijke marine beschikt over de know-how, een communicatienet en het voordeel van de onmiddellijke beschikbaarheid. Hij merkt evenwel op dat men in de Europese gemeenschappen het beginsel van de functionele soevereiniteit aanhangt en allerlei aan staten toekomende rechten daarom wil baseren op de vraag wat de functie van die rechten zal zijn. Dat geldt derhalve ook voor het zee-recht. Hij wijst erop dat in NAVO-verband een tweedeling merkbaar is, met aan de ene kant de Noord Amerikaanse component — waarin Canada het beslist niet altijd met het zee-recht eens is — en aan de andere kant de Europese opvatting, waar de samenwerking terzake al evenmin zonder schokken verloopt. Hij meent nu dat de suggestie van de inleider bepaald meer moet worden geplaatst in dat Europese kader.

*Prof. Langeraar* wil liever niet op dat aspect ingaan omdat hij daarmee onvoldoende bekend is.

*Mw Groustra* heeft het altijd als een grote moeilijkheid ervaren dat bij afspraken over het schoonhouden van de Noordzee — met name in de Conventie van Oslo — elke sanctiemogelijkheid ontbrak als individuele schepen de overeenkomst niet naleefden. Juist daarom acht zij de suggestie zo aanbevelenswaard, omdat daarvoor dan marineschepen van diverse nationaliteiten zouden kunnen worden ingezet die nú alleen maar politietoezicht kunnen houden en overtreders opsporen in een heel klein gebied, te weten de driemijls territoriale zee: uitbreiding van dat bevoegdheidsgebied zou wellicht mogelijkheden kunnen scheppen.

*Prof. Langeraar.* Ik ben het daarmee niet geheel eens omdat de marines van de Noordzeestaten thans wel degelijk een politieke toezichttaak hebben over de hele Noordzee, en wel

voor de Vissery, op grond van de Conventie van — naar ik meen — 1884. Het kán dus blijkbaar wel.

*Mw Groustra* bevestigt dat en zou een overeenkomstige bevoegdheid wensen. Zij zegt de Osloconventie te hebben gememoreerd omdat die van de vele overeenkomsten de sterkste is maar toch geen sancties kent, reden waarom de Noordzeestaten momenteel zoeken naar regelingen die het mogelijk moeten maken ook elkaars schepen te controleren. Ten aanzien van de reeds ter sprake gebrachte CCMS merkt zij op dat het daar vooral om het onderzoek gaat; ook zij betreurt het dat de staten, en in het bijzonder Nederland, daarvan te weinig gebruik maken.

*De heer Menzo de Jong* steunt de inleider in diens opvatting dat het environment ter zee een NAVO-taak zou moeten zijn. Gezamenlijke acties tegen overtreders van overeengekomen regelingen zijn zeer wel mogelijk, zoals ook blijkt uit de samenwerking van Britten en Fransen in Het Kanaal bij de controle op en begeleiding van de scheepvaart, terwijl daar ook een gemeenschappelijk actieplan bestaat, het Mancheplan. Verdere coördinatie en coöperatie is dus mogelijk, de communicatie is er al. Hij meent dat het geboden is dat de Koninklijke marine actief aanwezig is als zich dat net gaat uitbreiden over de hele Noordzee, waarbij dan de vaartbegeleiding een combinatie zou kunnen zijn van rampenpreventie en -bestrijding, en militaire taken.

*KLtZ Van Waning* stelt dat de Koninklijke marine op dat gebied al een taak heeft en meedoet, o.m. door te rapporteren, gebruik makende van de verkenningsfaciliteiten van de MLD en de schepen. Rechtstreekse sanctiemogelijkheden ontbreken weliswaar maar scheepsbemanningen en reders worden door de wetenschap dát er wordt gecontroleerd en gerapporteerd wel degelijk aangespoord zich aan de regels te houden.

*Lkol Dekker* mist de eigen verantwoordelijkheid van maatschappijen, reders en dergelijken: de kuststaat zit met de brokken maar kan de schade niet worden verhaald?

*Prof. Langeraar.* De verantwoordelijkheid van de reders wordt voor een belangrijk deel uitgedrukt in geld, heel veel geld zelfs.

*KtZ Brainich von Brainich Felth* interrumpeert: Als de reders de kosten van het bestrijden van een milieuramp betalen is dat voor de Marine natuurlijk geen probleem meer.

*Prof. Langeraar.* Ik ben ook ervan uitgegaan dat het soms nodig zal zijn iets te doen, terwijl noch de eigenaar van schip of lading, noch de kuststaat bij machte zijn de gelden op te brengen die zo'n operatie kost indien zij zou worden uitgevoerd door een commerciële onderneming. Ik kan mij voorstellen dat de NAVO of een andere statengroep daarvoor een ander tarief zou berekenen. De verantwoordelijkheid van de gezagvoerder ligt vast, en in voorkomend geval wordt die vertaald in aansprakelijkheid. Maar men kan moeilijk van de eigenaar van de lading verlangen dat hij activiteiten onderneemt of bekostigt als die lading op een kust is terechtgekomen als gevolg van schromelijke nalatigheid van de gezagvoerder, die op zijn beurt misschien heeft moeten gebruik maken van een schip met verborgen gebreken. De oliemaatschappijen onderling hebben een soort belangengemeenschap gevormd met de verzekeraars om zich in te dekken tegen deze aansprakelijkheid waar het gaat om honderden miljoenen. Uiteraard is de verantwoordelijkheidsvraag van groot belang, maar ook als iedereen precies volgens de voorschriften handelt kan een schip nog wel op een niet-gekarteerd wrak stoten. In eerste instantie is het dan zaak zo snel mogelijk de rommel op te ruimen. Wie daarvoor moet betalen is van later zorg, en dan is het goed te weten wie verantwoordelijk is en hoe de kosten zijn samengesteld: dat is aanzienlijk méér dan alleen de kosten van de Force!

*SbN b.d. Van Dapperen* is benieuwd of het hedenavond besprokene nu in het algemeen „krijgsbevorderend” dan wel „krijgsverminderend” werkt. Hij zou graag wat meer informatie horen over de verdediging van de rijkdommen van de oceanen, in het bijzonder over de olie in de Noord-

zee; misschien kan een actief dienende marineofficier dat toelichten?

Voorts suggereert hij commodore Ooninx, die bij het Defensie Studie Centrum is belast met het monitoren van een NAVO-studie over energiebehoefte en -transport, daarover iets te willen doen zeggen voor zover de classificatie dat toelaat. Ten slotte haakt hij in op inleiders standpunt dat internationalisatie, mogelijk in de vorm van regionale associatie, van de hydrografie aanbeveling verdient en wijst erop dat de nationale veiligheid een niet te verwaarlozen aspect van de hydrografie is, gesymboliseerd door het uniform dat de meeste chefs nog steeds dragen. Ziet de inleider dat aspect gewaarborgd bij regionale associatie?

*Prof. Langeraar.* Over de beide eerste vragen laat ik graag anderen aan het woord, die daartoe door SbN Van Dapperen al werden uitgenodigd. Op zijn derde vraag wil ik nog wel iets antwoorden. In mijn werk heb ik vele internationale contacten gekregen en veel kunnen zien van de problemen van de internationale samenwerking en, misschien nog meer, van het ontbreken daarvan. Meer dan ooit ben ik ervan overtuigd dat internationale samenwerking noodzakelijk is en, als zij er is, ontspannend werkt uit een oogpunt van een gezamenlijke militaire probleemaanpak. Dat gebeurt lang niet altijd, en als dat niet het geval is kan het heel goed resulteren in een aanscherpen van de bestaande controversen. Wél geloof ik dat er moet worden gestreefd naar een vorm van ontwikkelingssamenwerking die de eigen technologie redelijk veiligstelt: wij moeten niet onze eigen technische expertise als het ware uitverkopen en dan in de toekomst zelf al onze desbetreffende fabrieken moeten sluiten. Dát acht ik niet de juiste wijze van overdracht van kennis en technologie; er moet een béter systeem zijn; daarnaar moeten wij streven.

*SbN Van Dapperen* wijst erop dat van Britse zijde weinig animo bestaat voor internationale maritieme samenwerking: men prefereert daar kennelijk het *mare clausum* boven het *mare liberum*.

*Prof. Langeraar.* In de EEG-gesprekken over de Zeerechtconferentie blijken de Engelsen en de Ieren inderdaad volkomen afwijzend te staan tegenover de „transfer of marine science and technology”, maar het is de vraag of zij dat standpunt zullen kunnen handhaven.

De *voorzitter* nodigt de aanwezigen uit zo mogelijk in te gaan op de specifieke punten die SbN Van Dapperen heeft opgeworpen.

*KtZ Kusters* zegt dat de interesse van de Koninklijke marine voor het beveiligen van de exploitatie van olie en gas de Noordzee betreft, waarbij men zich het meeste verdiept in de mogelijkheid van terroristische activiteiten en de tegenmaatregelen daartegen. In oorlogstijd ligt het evenwel anders want dan is dat een zeegebied waar men de tegenpartij de toegang moet ontzeggen. Het huidige officiële Marinestandpunt is hem niet bekend, doch hij acht het vanzelfsprekend dat in oorlogstijd de booreilanden niet zullen kunnen werken: er zijn slechts twee mogelijkheden, de zee sluiten of ophouden met pompen. Overigens is er internationaal overleg gaande over de doeltreffendste bestrijding van terroristische activiteiten.

Hij heeft echter ook nog een vraag te stellen aan de inleider. Hij realiseert zich dat hydrografisch onderzoek ten behoeve van Derde-Wereldlanden en milieubeveiligende maatregelen zullen moeten worden bekostigd uit nationale maar vooral internationale fondsen, en vraagt zich af of men nu ook overweegt daarvoor gelden te reserveren bij het verdelen van de opbrengst van de exploitatie van de zeebodem, waarover men zich in UNCLOS het hoofd breekt?

*Prof. Langeraar.* Reserveren van gelden uit de opbrengsten van de rijkdommen der zee leidt uiteraard tot eindeloos touwtrekken over wat moet worden betaald aan wie voor welk doel, en welk het uitvoerende orgaan zal zijn van de internationale autoriteit, met inbegrip van de onvermijdelijke bureaucratie. Er zullen gelden nodig zijn voor het schadeloos stellen van ontwikkelingslanden die momenteel nog leverancier zijn van belang-

rijke grondstoffen die straks uit de oceanen zullen worden gehaald, zoals bijvoorbeeld mangaanknollen of koper, waarover verschillende ontwikkelingslanden zich nu al de grootste zorgen maken. Ik acht het onwaarschijnlijk dat gelden zullen worden gereserveerd voor wetenschappelijk onderzoek, zolang er nog een beroep kan worden gedaan op bijvoorbeeld het United Nations Development Program. Wél wordt er al gereserveerd ten behoeve van milieu-beschermende maatregelen.

*Cdre Ooninx* geeft een toelichting op de studie betreffende energiebehoefte en energietransport waartoe SbN Van Dapperen hem uitnodigde. Het is er een van een twintigtal MC-studies met een anticiperend karakter, in dit geval onder de titel „Military consequences of the reduction of oil supply to NATO nations”. Het Defensie Studie Centrum werd daarvoor aangezocht, onder kennelijk voorbijgaan aan het feit dat het onder het Civil Emergency Planning Committee ressorterende P(etroleum) P(lanning) C(ommittee) zich al jaren met dat zelfde probleem heeft beziggehouden. In overleg met het MC wordt nu door het DSC volstaan met het monitoren van het PPC-onderzoek en het nagaan of de militaire belangen daarin voldoende tot hun recht komen. Om redenen van classificatie is het echter niet mogelijk daarover in deze bijeenkomst meer informatie te verschaffen. Hij volstaat met te zeggen dat de situatie minder somber is dan men geneigd is aan te nemen, mits er natuurlijk niet te veel installaties, voorraden en transporten worden vernietigd. Daarbij moet worden aangetekend dat de desbetreffende studie zich niet uitspreekt over de toekomstige beschikbaarheid van energie, doch zonder tijdslimiet uitgaat van de huidige situatie.

*KLtZ Van Waning* komt terug op de invloed van de stellingen 1, 3 en 6. Hij meent dat in de stellingen 1 en 3 als het ware een beschuldigende vinger wordt opgeheven tegen het geïndustrialiseerde Noorden, ook al omdat de inleider stelt dat een niet-succesvol einde van de Derde Zee-rechtconferentie zal leiden tot een situatie waarin enkele hooggeïndus-

trialiseerde landen het meest zullen profiteren van de afwezigheid van erkende rechtsnormen, althans voor wat betreft de exploitatie. Hij is van mening dat het woordje „althans” in deze formulering bewust is gebruikt, en herinnert bovendien aan het door de inleider aangeduide wantrouwen van de ontwikkelingslanden in het wetenschappelijke onderzoek met vaartuigen binnen 200 mijl van hun kusten.

Beide stellingen in verband brengen de ziet hij een mogelijk daaruit voortvloeiende *mare clausum* als een groot gevaar: het mislukken van de Zee-rechtconferentie kan ertoe leiden dat de onschuldige doorvaart van marineverbanden wordt verhinderd, hetgeen een geweldig nadeel zou betekenen voor het Westen dat immers in grote mate afhankelijk is van aanvoeren over zee. Dat Westen heeft er daarom alle belang bij dat de UN Conference on Law of the Sea tot een goed einde wordt gebracht om te voorkomen dat ontwikkelingslanden/kuststaten, die niet beschikken over technische kennis en middelen om op tweehonderd en meer meters diepte olie te gaan exploreren maar wel zijn uitgerust met door Oost-Europa geleverde MTB's en raketboten, de onschuldige doorvaart gaan belemmeren. Voor het Westen is een verzekering *naval presence* essentieel, en wij moeten er niet aan denken dat de Zesde Vloot zou moeten wegblijven uit Libische wateren van 200 mijl, of dat Turkije een neutralistische koers zou gaan varen en dan eveneens een 200-mijlszone zou gaan afpassen! Zo zouden ook, al lijkt dat nu nog ver gezocht, 200-mijlszones rond de Azoren en IJsland van grote invloed kunnen zijn op het eventueel aanvoeren van versterkingen naar West-Europa. Hij ziet derhalve wel degelijk conflictstof liggen in het uitblijven van een betere regeling van het zeerecht dan er thans is.

*Prof. Langeraar*. Ik heb allerminst bewust een beschuldigende vinger uitgestoken naar het Noorden, ik heb slechts gesteld wat wij allen kunnen zien ook zonder een schuldvraag aan te roeren. Niet voor niets heb ik ge-wezen op de mogelijke gevolgen van een eventueel niet of slechts gedeeltelijk slagen van de Derde Zeerecht-

conferentie. Ik kan mij voorstellen dat van de ruim meer dan honderd vragen die daar zijn voorgelegd althans een aantal zonder veel moeite in positieve zin zal kunnen worden beantwoord, aanvaardbaar voor het grootste deel van de wereld: wij kunnen nu tegemoet zien: een territoriale zee ter breedte van 12 zeemijlen, met inbegrip van het probleem van de internationale straten en de onschuldige doorvaart daarin. Een partiële conventie — indien men al daartoe bereid is, want ik meen dat men liever één grote conventie zou hebben — kan daarover straks zeer wel de benodigde deelafspraken opleveren. Maar het grote probleem ligt mijns inziens hierin, dat men de huid weer wil verkopen voordat de beer is geschoten; dat wil zeggen dat men elkaar al in de haren gaat zitten over het verdelen van de opbrengsten terwijl er nog niet eens is geëxploreerd, laat staan geëxploiteerd. Men wil op dit ogenblik al activiteiten codificeren die nog niet zijn uitgevoerd. Dat is uitermate moeilijk, en dus laat niemand het achterste van zijn tong zien, bang daaraan later te worden herinnerd en gehouden. Dat is een van de redenen dat er slechts heel voorzichtige vooruitgang wordt gemaakt, in het bijzonder op het punt van de internationale autoriteit, de daaraan te verschaffen gelden, de exploratie, de exploitatie, de formules waaraan moet worden voldaan, de agency die daarvoor als instituut zal moeten optreden, met wie zij zaken zal doen — met de regeringen of met de maatschappijen of met beide — kortom, de grote problemen zijn legio; en ik vraag mij af of daarvoor vlot een oplossing is te vinden. Wél verwacht ik dat bepaalde zaken eerder zullen kunnen worden opgelost; zaken, die in wezen reeds nu min of meer *sub judice* zijn en die momenteel eigenlijk al zijn geaccepteerd. En ik ben het met u eens dat een aantal knelpunten in de Zeerechtconferentie zou moeten worden vastgelegd omdat zij anders metterdaad additionele frictie en conflictstof kunnen gaan veroorzaken.

*KLtZ Van Waning* zou toch nog graag willen dat de inleider iets nader ingaat op de mogelijkheid dat onontwikkelde kuststaten de onschuldige

doorvaart van marineverbanden kunnen belemmeren onder voorwendsel dat deze op weg zijn om maritieme presentie te manifesteren in een gebied waar dat de betrokken kuststaat onwelgevallig is.

*Prof. Langeraar.* Ik kan mij niet voorstellen dat de twintig landen waarom het hier gaat, bereid zouden zijn akkoord te gaan met het per conventie vastleggen dat de 200-mijlgrens van de „exclusive economic zone” tevens zou inhouden dat die wateren dan niet meer tot de volle zee zouden behoren. Want als dat zo zou zijn is dat inderdaad een levensgevaarlijke benadering.

*Mw Groustra* licht nog toe dat het hier gaat om twee verschillende zaken: enerzijds de jurisdictie, anderzijds de erkende internationale doorvaarten. De mogelijke koppeling daarvan is een heet hangijzer en een onderwerp van grote zorg. Zij wijst voorts de geringe vorderingen aan het streven alles onder te brengen in „package deals”, waarbij de ontwikkelingslanden ook terdege beseffen hoeveel daarvan afhangt voor de geïndustrialiseerde landen. Amerika is voorloper, en eventueel bereid tot het accepteren van bepaalde afspraakcombinaties in ruil voor iets meer toegeeflijkheid van de anderen op een volgend omstreden punt. Maar er zijn natuurlijk ook problemen waarop van toegeven geen sprake kan zijn. Behalve de afbakening van de grenzen is de onschuldige doorvaart stellig zo'n probleem dat een struikelblok zou kunnen zijn.

*Prof. Langeraar.* Uiteraard is men bevreesd voor een mogelijke „creeping jurisdiction” zoals destijds in 1969 met de kwestie van Nederland en Denemarken tegen Duitsland voor het Internationale Hof over het continentale plat. Men is bang dat een land, dat de partiële jurisdictie heeft over de minerale rijkdommen op en in de zeebodem, die jurisdictie geleidelijk zal uitbreiden naar boven toe en daarmee de open, volle zee tot territoriale wateren zou maken. Als men nu zou gaan bepalen dat de „exclusive economic zone” alleen maar mag worden gebruikt voor de onschuldige doorvaart, is die zone

in wezen tot territoriale wateren geworden; en dan begrijp ik uw consternatie volkomen. Zoiets zou men misschien wel kunnen aannemen onder druk van de groep van 77, maar dan wordt daaraan toch verder geen gehoor gegeven; en die groep zal dat niet kunnen afdwingen.

*KltZ Van Waning* herinnert in dat verband aan het uitroepen van een „exclusive zone” door Libië tijdens de derde Arabisch-Israëliëse Oorlog, waardoor grote bezorgdheid ontstond in kringen van de Nederlandse reders die jilings de Marinestaf raadpleegden over het al dan niet door die zone varen. Hij acht het wel onwaarschijnlijk dat op een dergelijke wijze de doorvaart zou kunnen worden belet aan de Zesde Vloot of andere, kleinere marineverbanden maar ziet toch een groot gevaar in de mogelijkheid, belangrijke schade te berokkenen met de inzet van bijvoorbeeld kleinere bodems met raketten met een reikwijdte van enkele tientallen mijlen.

*Prof. Langeraar.* Die bezorgdheid begrijp ik geheel en al. Maar ik zie toch een duidelijk verschil tussen een oorlogssituatie waarin een land als Libië unilateraal bepaalde maatregelen afkondigt en op grond daarvan eist dat anderen zich verwijderen, en de situatie in vredesdij waarin wij in internationaal overleg zouden besluiten tot het ins'tellen van een 200 mijl brede territoriale zee. Dát is ten enenmale onacceptabel, en daarover behoeven wij niet eens te praten: dat komt er niet, dat wordt niet aanvaard, door de Sovjet-Unie al evenmin als door de Verenigde Staten en een aantal andere maritieme landen!

*SbN Kreffer* meent SbN Van Dappere nog een antwoord schuldig te zijn op diens vraag over de mogelijke gecombineerde werkzaamheden op hydrografisch gebied. Hij legt uit dat de bestaande associaties zijn gevormd uit landen die lid zijn van de IHO, gevestigde hydrografische bureaus hebben en zich uit doelmatigheids-overwegingen hebben verenigd in regionale verbanden, zoals in de Noordzee, waar destijds door de in-leider van hedenavond de North Sea Hydrographic Commission in het le-

ven werd geroepen die nog steeds bestaat, eens per anderhalf jaar bijeenkomt en goede resultaten boekt. In die commissie zitten ook de Scandinavische landen, die op hun beurt weer zijn verenigd in de Northern Group, waarin ook Finland zitting heeft. Daarenboven is in het afgelopen jaar de Mediterranean Hydrographic Commission opgericht, waarin de landen van de Middellandse Zee zitten, en die aan de Noordzeecommissie is geschakeld doordat Frankrijk lid is van beide: het zou zeer wel mogelijk zijn dat deze beide groepen binnen enkele jaren tot een nauwere samenwerking komen. Voor's is er de South East Asian Hydrographic Commission, voorgezeten door Zuid-Korea, waarin Japan een belangrijke rol speelt. Onder auspiciën van deze commissie wordt momenteel gewerkt aan een geheel nieuwe kartering van de Straat van Malakka. Daarin werken de betrokken landen samen. Indonesië heeft bij Nederland veel gegevens van oude opnemingen opgevraagd, en er zijn veel nieuwe opnemingen gedaan. Singapore, met een kleine hydrografische dienst die uiteraard op de oude Engelse leest is geschoeid, is bijzonder actief. Maar in al die verschillende hydrografische commissies zit geen enkel ontwikkelingsland. Het probleem is of de landen die lid zijn van de organisatie niet zelf wat meer veldwerk zouden kunnen doen en of de organisaties dan niet wat meer activiteiten zouden kunnen ontplooiën om ook anderen daarbij te betrekken. Want er zijn geen landen lid die niet zelf een eigen bureau hebben, en zelfs een bureau-in-woording betekent nog geen lidmaatschap. Wel ontwikkelt zich dat alles steeds meer; ook landen die al grote gevestigde bureaus hebben, treden toe: twee jaren geleden de Sovjet-Unie, ook de Volksrepubliek China, en kort geleden kwam het verzoek van Trinidad en Tobago te mogen toetreden. Steeds meer wordt ook een beroep gedaan op de leden om stageplaatsen en hulp, maar grootscheepse hulp is niet realiseerbaar omdat men het zelf veel te druk heeft. Een uitzondering daarop vormt Canada dat in zijn lange winters niets kan doen aan de eigen kust en dan veel werk verricht aan de Afrikaanse westkust.



*Prof. Langeraar.* De International Hydrographic Organization streeft eigenlijk naar een soortgelijke situatie als in de internationale meteorologische wereld. Die regionale associaties hebben het voordeel dat men daar problemen heeft die alle leden aanspreken. Zo heeft de North Sea Hydrographic Commission in wezen de diepergaande tankerroutes als verbindend element gehad, waar men in internationale samenwerking is willen komen tot een intensieve kartering van die routes. Later zijn daar nog tal van andere zaken bij gekomen. Zo heeft de South East Asean Hydrographic Commission het probleem van de Straat van Malakka waarbij alle leden belang hebben. Het blijkt derhalve een zinnige werk-

wijze landen met een zelfde probleemstructuur, zij het niet van gelijk ontwikkelingsniveau, bijeen te brengen en dan — vaak onder aanvoering van een der landen — een aanzet te doen geven tot een regionale samenwerking zoals ik die heb willen bepleiten. Dat is naar mijn mening de enige mogelijkheid, ook voor de ontwikkelingslanden. Helaas ontbreekt het daaraan nu nog grotendeels.



De *voorzitter* ziet zich gesteld voor de moeilijke taak een afsluiting te geven van een weinig bekend doch bijzonder belangwekkend onderwerp. Hij zegt dat juist de gevoerde discussie heeft aangetoond dat het niet de

bedoeling is in deze bijeenkomsten oplossingen aan te dragen maar het gesprek op gang te brengen. Hij dankt de inleider voor diens geslaagde poging de aanwezigen te interesseren voor de problematiek van de maritieme sfeer en de ontwikkelingen die zich daarin kunnen voltrekken, en spreekt de wens uit dat de betrokken conferentie erin moge slagen te voorzien in de totstandkoming van een adequaat zeerecht dat ertoe zal kunnen bijdragen dat de bestaande conflictstof, zowel aan de oppervlakte van de zee als daaronder, kan worden veronzijdigd. Ten slotte dankt hij ook de deelnemers aan de verhelderende discussie voor hun bijdragen aan de levendige gedachtenwisseling en sluit de bijeenkomst.

## MILITAIRE SPECTATOR

Maandelijks ontvangen de leden van de Vereniging de Militaire Spectator. Ten einde de toezending aan thans nog actief dienende officieren van Land- en Luchtmacht, tevens lid van de Koninklijke Vereniging ter beoefening van de Krijgswetenschap, ook na hun dienstverlating zeker te stellen, wordt belanghebbenden verzocht het secretariaat, Denijsstraat 135, 2551 HJ Den Haag, in voorkomend geval in te lichten.

# Statuten

## NAAM EN ZETEL

### Artikel 1

De vereniging, opgericht op 6 mei 1865, draagt de naam: Koninklijke Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap en is gevestigd in de gemeente 's-Gravenhage.

## DOEL

### Artikel 2

1. De vereniging heeft ten doel de beoefening van de krijgswetenschap in de meest algemene zin te bevorderen.
2. Zij tracht dit doel te bereiken door
  - a. het houden van bijeenkomsten harer leden ter bespreking van onderwerpen van krijgskundig belang;
  - b. het verstreken aan haar leden van het orgaan der vereniging, bestaande uit verslagen van het besprokene en verhandelingen over krijgskundige onderwerpen;
  - c. het uitgeven van andere publikaties;
  - d. het uitschrijven van prijsvragen;
  - e. alle andere middelen, die het doel kunnen bevorderen.

## DUUR

### Artikel 3

De vereniging is aangegaan voor onbepaalde tijd.

## LIDMAATSCHAP

### Artikel 4

1. De vereniging kent gewone leden en ereleden.
2. Gewone leden zijn zij, die zich als lid bij het bestuur hebben aangemeld en door het bestuur als zodanig tot de vereniging zijn toegelaten. Ingeval van niet-toelating door het bestuur kan de algemene vergadering alsnog tot toelating besluiten.
3. Ereleden zijn zij, die wegens hun buitengewone verdiensten voor de vereniging op voorstel van het bestuur door de algemene vergadering als zodanig zijn benoemd en die deze benoeming hebben aanvaard.

### Artikel 5

Als leden kunnen worden aangenomen natuurlijke en rechtspersonen.

### Artikel 6

1. Het lidmaatschap eindigt:
  - a. door de dood van het lid. Is een rechtspersoon lid van de vereniging, dan eindigt haar lidmaatschap wanneer zij ophoudt te bestaan;
  - b. door opzegging van het lid;
  - c. door opzegging door de vereniging;
  - d. door ontzetting.
2. Opzegging van het lidmaatschap door het lid kan slechts geschieden tegen het einde van een boekjaar, mits schriftelijk en met inachtneming van een opzeggingstermijn van tenminste vier weken. Niettemin is onmiddellijke beëindiging van het lidmaatschap door opzegging mogelijk, indien redelijkerwijs niet gevergd kan worden het lidmaatschap te laten voortduren. Indien een opzegging niet tijdig heeft plaatsgehad, loopt het lidmaatschap door tot het einde van het eerstvolgende boekjaar.
3. Opzegging van het lidmaatschap door de vereniging kan eveneens slechts geschieden tegen het einde van een boekjaar. De opzegging geschiedt door het bestuur, schriftelijk en met inachtneming van een opzeggingstermijn van tenminste vier weken. Opzegging van het lidmaatschap door de vereniging kan slechts plaatsvinden in de in de wet bepaalde gevallen. Het bepaalde in de twee laatste zinnen van het vorige lid is van overeenkomstige toepassing.
4. Ontzetting uit het lidmaatschap kan alleen worden uitgesproken wanneer een lid in strijd met de statuten, reglementen of besluiten der vereniging handelt, zoals onder meer in het geval van de ondanks betalingsherinnering niet of niet-tijdige betaling door het lid van zijn jaarlijkse bijdrage, of wanneer een lid de vereniging op onredelijke wijze benadeelt.

De ontzetting geschiedt door het bestuur, dat het betrokken lid ten spoedigste van het besluit, met opgave van redenen, in kennis stelt. De betrokkene is bevoegd binnen een maand na ontvangst van de kennisgeving in beroep te gaan bij de algemene vergadering. Gedurende de beroepstermijn en hangende het beroep is het lid geschorst. Het besluit der algemene vergadering tot ontzetting zal moeten worden genomen met een meerderheid van tenminste twee/derde van het aantal uitgebrachte stemmen.

5. Wanneer het lidmaatschap in de loop van een boekjaar eindigt, blijft desniettemin de jaarlijkse bijdrage voor het geheel door het lid verschuldigd.

## VERENIGINGSJAAR

### Artikel 7

Het verenigingsjaar, tevens boekjaar, valt samen met het kalenderjaar.

## GELDMIDDELEN

### Artikel 8

1. De geldmiddelen van de vereniging bestaan uit de jaarlijkse bijdragen van de gewone leden, erfstellingen, legaten, schenkingen en andere inkomsten.
2. Ieder gewoon lid is jaarlijks een bedrag verschuldigd, welk bedrag wordt vastgesteld door een algemene vergadering. Behoudens het geval dat de algemene vergadering uitdrukkelijk bepaalt dat ook de ereleden vorengemelde bijdrageplicht hebben, zijn zij daarvan vrijgesteld.
3. Zij, die in de loop van een verenigingsjaar als leden worden ingeschreven, betalen de bijdrage over het gehele jaar en ontvangen al de in dat jaar verschenen publikaties; geschiedt de inschrijving na 1 augustus, dan is slechts de halve bijdrage verschuldigd en worden slechts de na 1 juli verschenen publikaties verstrekt.

## BESTUUR

### Artikel 9

1. Het bestuur bestaat uit tenminste vijf en ten hoogste twaalf personen, die uit hun midden aanwijzen een voorzitter, een ondervoorzitter, een secretaris, een penningmeester en een redakteur van het orgaan van de vereniging. Eveneens wijst het bestuur — al of niet uit zijn midden — de leden van de redactiecommissies van andere publikaties aan.
2. De bestuurders worden door de algemene vergadering uit de leden van de vereniging benoemd. De algemene vergadering stelt tevens het aantal der bestuurders vast.

3. Bestuurders kunnen te allen tijde onder opgaaf van redenen door de algemene vergadering worden geschorst en ontslagen. Terzake van schorsing of ontslag besluit de algemene vergadering met een meerderheid van twee/derde van de uitgebrachte stemmen.
4. Indien ingeval van schorsing van een bestuurder de algemene vergadering niet binnen drie maanden daarna tot zijn ontslag heeft besloten, eindigt de schorsing. De geschorste bestuurder wordt in de gelegenheid gesteld zich in de algemene vergadering te verantwoorden en kan zich daarin door een raadsman doen bijstaan.
5. Bestuurders worden benoemd voor een periode van maximaal zes jaar. Onder een jaar wordt ten deze verstaan de periode tussen twee opeenvolgende jaarlijkse algemene vergaderingen. De bestuurders treden af volgens een door het bestuur op te maken rooster; een volgens het rooster aftredende bestuurder is onmiddellijk herbenoembaar. In bestaande vakatures wordt zo spoedig mogelijk voorzien.
6. Een niet voltallig bestuur blijft bestuursbevoegd.

### Artikel 10

1. Het bestuur is belast met het besturen van de vereniging.
2. Het bestuur is, behoudens het in lid 3 van dit artikel bepaalde, mede bevoegd tot het sluiten van overeenkomsten tot het verkrijgen, vervreemden of bezwaren van registergoederen en tot het sluiten van overeenkomsten, waarbij de vereniging zich als borg of hoofdelijk medeschuldenaar verbindt, zich voor een derde sterk maakt of zich tot zekerheidstelling voor een schuld van een derde verbindt.
3. Het bestuur behoeft de goedkeuring van de algemene vergadering voor het aangaan van overeenkomsten, waarbij de vereniging zich als borg of hoofdelijk medeschuldenaar verbindt, zich voor een derde sterk maakt of zich tot zekerheidstelling voor een schuld van een derde verbindt.

### Artikel 11

1. Niet het bestuur doch in de plaats daarvan de voorzitter, de ondervoorzitter, de secretaris en de penningmeester gezamenlijk zijn bevoegd tot de vertegenwoordiging van de vereniging in en buiten rechte.
2. De vertegenwoordigingsbevoegdheid komt mede toe aan twee van de in het voorgaande lid genoemde funktionarissen tezamen.

## DE ALGEMENE VERGADERING

### Artikel 12

1. Jaarlijks wordt tenminste een algemene vergadering gehouden in de gemeente waar de vereniging statutair is gevestigd en wel binnen zes maanden na afloop van het boekjaar, behoudens verlenging van deze termijn door de algemene vergadering.

In deze algemene vergadering brengt het bestuur zijn jaarverslag uit en doet het onder overlegging van een balans en een staat van baten en lasten en overigens van de nodige bescheiden rekening en verantwoording van zijn in het afgelopen verenigingsjaar gevoerde bestuur.

2. Jaarlijks benoemt een algemene vergadering een commissie van tenminste twee leden die geen deel mogen uitmaken van het bestuur.

Het bestuur doet de in het vorige lid bedoelde stukken tenminste één maand voor de dag, waarop de algemene vergadering zal worden gehouden waarin deze zullen worden behandeld, toekomen aan de commissie. De commissie onderzoekt deze stukken en brengt aan de algemene vergadering verslag uit van haar bevindingen. Vergt dit onderzoek naar het oordeel der commissie bijzondere boekhoudkundige kennis, dan kan zij zich op kosten van de vereniging door een deskundige doen bijstaan.

3. Het bestuur is verplicht aan de commissie alle door haar gewenste inlichtingen te verschaffen, haar desgewenst de kas en de waarden te tonen en inzage in de boeken en bescheiden der vereniging te geven.

### Artikel 13

1. Naast de algemene vergadering, bedoeld in het vorige artikel, worden algemene vergaderingen bijeengeroepen door het bestuur, zo dikwijls en waar het dit wenselijk oordeelt.

2. Op schriftelijk verzoek van tenminste een zodanig aantal leden als bevoegd is tot het uitbrengen van een/tiende gedeelte van de stemmen in een voltallige algemene vergadering, is het bestuur verplicht tot het bijeenroepen van een algemene vergadering op een termijn van niet langer dan vier weken.

Indien aan het verzoek binnen veertien dagen geen gevolg wordt gegeven, kunnen de verzoekers zelf tot de bijeenroeping van de algemene vergadering overgaan.

3. De bijeenroeping der algemene vergadering geschiedt door schriftelijke mededeling aan de stemgerechtigden op een termijn van tenminste zeven dagen.

Bij de oproeping worden de te behandelen onderwerpen vermeld.

4. Indien werd gehandeld in strijd met het bepaalde in het vorige lid, kan de algemene vergadering niettemin rechtsgeldig besluiten, tenzij een zodanig aantal der aanwezigen als gerechtigd is tot het uitbrengen van een/tiende gedeelte der stemmen zich daartegen verzet.

### Artikel 14

1. Toegang tot de algemene vergadering hebben de leden en ereleden, de personen die deel uitmaken van de organen van de vereniging, alsmede degenen, die daartoe door het bestuur zijn uitgenodigd.

2. Stemgerechtigd in de algemene vergadering zijn de leden en de ereleden.

Ieder van hen heeft één stem.

Iedere stemgerechtigde is bevoegd zijn stem door een schriftelijk daartoe gemachtigde andere stemgerechtigde te doen uitbrengen.

Een stemgerechtigde kan voor ten hoogste twee personen als gemachtigde optreden.

3. Een eenstemmig besluit van al degenen, die in de algemene vergadering stemgerechtigd zijn, ook al zijn zij niet in vergadering bijeen, heeft, mits met voorkennis van het bestuur genomen, dezelfde kracht als een besluit van de algemene vergadering.

4. De voorzitter bepaalt de wijze waarop de stemmingen in de algemene vergadering worden gehouden.

5. Alle besluiten waaromtrent bij de wet of bij deze statuten geen grotere meerderheid is voorgeschreven, worden genomen bij volstrekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen.

Bij staking van stemmen over zaken is het voorstel verworpen. Staken de stemmen bij verkiezing van personen, dan beslist het lot.

Indien bij verkiezing tussen meer dan twee personen door niemand een volstrekte meerderheid is verkregen, wordt herstemd tussen de twee personen, die het grootste aantal stemmen kregen, zo nodig na tussenstemming.

### Artikel 15

1. De algemene vergaderingen worden geleid door de voorzitter, c.q. ondervoorzitter, of, bij diens afwezigheid, door het oudste aanwezige bestuurslid.

Zijn geen bestuursleden aanwezig, dan voorziet de vergadering zelf in haar leiding.

2. Het door de voorzitter ter algemene vergadering uitgesproken oordeel, dat door de vergadering een besluit is genomen, is beslissend. Hetzelfde

geldt voor de inhoud van een genomen besluit, voorzover werd gestemd over een niet schriftelijk vastgelegd voorstel.

3. Van het ter algemene vergadering verhandelde worden notulen gehouden door de secretaris of door een door de voorzitter aangewezen persoon. Deze notulen worden in dezelfde of in de eerstvolgende algemene vergadering vastgesteld en ten blijke daarvan door de voorzitter en de secretaris van die vergadering ondertekend.

## BIJEENKOMSTEN

### Artikel 16

Ter bespreking van onderwerpen, die tot de werking van de vereniging behoren, worden enige bijeenkomsten gehouden te 's-Gravenhage; mocht het bestuur dit wenselijk achten dan kunnen deze ook elders worden gehouden. Aan niet-leden kan door de voorzitter toegang tot een bijeenkomst worden verleend, hun kan de bevoegdheid tot het deelnemen aan de besprekingen worden verleend.

## STATUTENWIJZIGING

### Artikel 17

1. Wijziging van de statuten kan slechts plaats hebben door een besluit van een algemene vergadering, waartoe werd opgeroepen met de mededeling, dat aldaar wijziging van de statuten zal worden voorgesteld.
2. Zij, die de oproeping tot de algemene vergadering ter behandeling van een voorstel tot statutenwijziging hebben gedaan, moeten tenminste vijf dagen voor de dag der vergadering een afschrift van dit voorstel, waarin de voorgestelde wijziging woordelijk is opgenomen, op een daartoe geschikte plaats voor de leden ter inzage leggen tot na de afloop van de dag, waarop de vergadering werd gehouden.
3. Tot wijziging van de statuten kan door de algemene vergadering slechts worden besloten met een meerderheid van tenminste twee/derde van het aantal uitgebrachte stemmen.
4. De statutenwijziging treedt eerst in werking nadat daarvan een notariële akte is opgemaakt.
5. Het bepaalde in de leden 1 en 2 van dit artikel

is niet van toepassing, indien ter algemene vergadering alle stemgerechtigden aanwezig of vertegenwoordigd zijn en het besluit tot statutenwijziging met algemene stemmen wordt genomen.

6. De bestuurders zijn verplicht een authentiek afschrift van de akte van statutenwijziging en een volledige doorlopende tekst van de statuten, zoals deze na de wijziging luiden, neer te leggen ten kantore van het door de Kamer van Koophandel en Fabrieken gehouden verenigingsregister.

## ONTBINDING EN VEREFFENING

### Artikel 18

1. Het bepaalde in artikel 17 leden 1, 2, 3 en 5 is van overeenkomstige toepassing op een besluit van de algemene vergadering tot ontbinding van de vereniging.
2. Tenzij de algemene vergadering bij het in het vorige lid bedoelde besluit een andere bestemming vaststelt voor het batig saldo, komt dit toe aan hen, die ten tijde van de ontbinding lid waren van de vereniging.
3. Tenzij de algemene vergadering anders besluit, geschiedt de vereffening door het bestuur.
4. Na de ontbinding blijft de vereniging voortbestaan voor zover dit tot vereffening van haar vermogen nodig is.  
Gedurende de vereffening blijven de bepalingen van de statuten voorzoveel mogelijk van kracht. In stukken en aankondigingen die van de vereniging uitgaan, moeten aan haar naam worden toegevoegd de woorden „in liquidatie”.

## SLOTBEPALINGEN

### Artikel 19

1. De algemene vergadering kan een of meer reglementen vaststellen, waarin onderwerpen worden geregeld, waarin door deze statuten niet of nietvolledig wordt voorzien.
2. Een reglement mag geen bepalingen bevatten, die strijdig zijn met de wet of met deze statuten.
3. Op de besluiten tot vaststelling en tot wijziging van een reglement is het bepaalde in artikel 17 leden 1 en 2 van overeenkomstige toepassing.



# Huishoudelijk reglement

## VAN DE LEDEN

### Artikel 1

Wie lid wenst te worden meldt zich aan bij de secretaris onder opgave van naam (voorletters), rang of kwaliteit en adres.

De secretaris bevestigt de aanmelding door het zenden van een exemplaar van de statuten en van het huishoudelijk reglement. De secretaris bericht de toelating zodra het bestuur hierover heeft beslist.

### Artikel 2

Alle ereleden en gewone leden ontvangen de door de Koninklijke vereniging uitgegeven publikaties; zij zijn verplicht de secretaris omtrent eventuele adreswijzigingen in te lichten.

## VAN DE PUBLIKATIES

### Artikel 3

Het bestuur is bevoegd de publikaties van de Koninklijke vereniging — ook aan niet-leden — tegen betaling verkrijgbaar te stellen.

## VAN DE FINANCIËN

### Artikel 4

1. Het bestuur bepaalt de tegemoetkomingen voor kosten welke aan de leden van het bestuur worden toegekend.
2. Het bestuur bepaalt de tegemoetkomingen voor kosten en de honoraria welke aan de leden van de redactiecommissies worden toegekend.

### Artikel 5

Het bestuur stelt het honorarium vast voor de door het bestuur uitgenodigde sprekers; het bestuur stelt eveneens vast de vergoeding van reis- en verblijfkosten indien van toepassing.

### Artikel 6

Aan de schrijvers van een in een publikatie van de Koninklijke vereniging opgenomen verhandeling, welke niet afzonderlijk wordt besproken, wordt een honorarium per gedrukte pagina aangeboden; het bestuur bepaalt de grootte van dit honorarium. Ook hebben zij recht op vijf exemplaren van de aflevering van de publikatie waarin hun verhandeling is opgenomen.

## VAN DE BIJENKOMSTEN

### Artikel 7

Het bestuur nodigt voor de bijeenkomsten sprekers uit, of stelt een of meer onderwerpen als punt(en) van beraadslaging voor.

De leden zijn bevoegd aan het bestuur onderwerpen op te geven, op welke behandeling bijzonder prijs wordt gesteld.

### Artikel 8

Zij, die de uitnodiging tot het houden van een voordracht hebben aangenomen, zijn verplicht hun betoog in stellingen of conclusies te resumeren en deze tenminste vier weken vóór de datum van de bijeenkomst aan de secretaris te doen toekomen, opdat deze in de oproepingsbrief voor de bijeenkomst kunnen worden vermeld. Voorts rust op de sprekers de verplichting om tenminste tien dagen vóór de datum van de bijeenkomst een voor de publikatie door de pers bestemd uittreksel van hun voordracht aan de secretaris te zenden. Tenslotte dient de tekst van hun voordracht uiterlijk veertien dagen na datum van de bijeenkomst in het bezit van de redacteur van het orgaan van de Koninklijke vereniging te zijn.

### Artikel 9

De door het bestuur tot het houden van een voordracht uitgenodigde sprekers en zij, wier in een publikatie van de Koninklijke vereniging opgenomen verhandeling afzonderlijk wordt besproken, hebben recht op vijf toegangskaarten tot de bijeenkomst en vijf exemplaren van de uitgave van de Koninklijke vereniging waarin hun voordracht of verhandeling is opgenomen.

### Artikel 10

Alle voordrachten en verhandelingen welke in een publikatie van de Koninklijke vereniging worden opgenomen zijn eigendom van de Koninklijke vereniging.

### Artikel 11

De leden, die een bijeenkomst bijwonen, tekenen — indien het bestuur zulks nodig oordeelt — hun naam op een lijst.



## **Koninklijk Nederlands Leger- en Wapenmuseum**

**Leiden, Pesthuislaan 7, tel. (071) 134241**

### **Nederlandse krijgsgeschiedenis**

Modernisering van de expositie vindt ononderbroken plaats, waardoor geleidelijk een goed beeld ontstaat van de krijgsgeschiedenis der „lage landen“ van ca. 4500 v. Chr. tot 1953.

### **Geopend:**

maandag t/m vrijdag van 9.00 tot 17.00 uur  
zondag van 13.00 tot 17.00 uur

### **Gesloten:**

1 januari, 30 april, 3 oktober, 25 december

**Delft, Korte Geer 1, tel. (015) 124126**

### **Studiecollectie Militair Materieel**

Geschut, pantservoertuigen, draagbare wapens, vuurleidingsapparatuur, verbindingsmiddelen en munitie.

Bezoek uitsluitend na telefonische afspraak.

# 27 marines bevaren de Zeven Zeeën met Signaal.

De karakteristieke Signaal-bol op marineschepen is een teken van optimale besturing, welk wapen er ook aan boord is.

Want Signaal is gewend aan praktisch denken: Signaals nauw-

keurige en betrouwbare vuurleidings- en commandosystemen zijn voor nagenoeg elk wapen geschikt.

 **SIGNAAL**

## Signaal. Gesignaleerd op alle Zeven Zeeën.

Geleidingssystemen: Hollandse Signaal-apparaten B.V. Hengelo.

5204

