

Verdrag, op 9 april 1965 te Londen tot stand gekomen en op 6 oktober 1965 voor het Koninkrijk der Nederlanden ondertekend, inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee

BRIEF VAN DE MINISTER
VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Nr. 1

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen: 19 juni 1967.

De wens, dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of door ten minste dertig leden der Kamer of door de Gevolmachtigde Minister van Suriname onderscheidenlijk de Nederlandse Antillen te kennen worden gegeven uiterlijk op 19 juli 1967.

's-Gravenhage, 9 juni 1967.

Ter voldoening aan artikel 60, lid 2, en onder verwijzing naar artikel 61, lid 3, van de Grondwet, alsook naar artikel 24, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer U Hoogedelgestrengte hierbij de tekst en de vertaling in het Nederlands van het op 9 april 1965 te Londen tot stand gekomen en op 6 oktober 1965 voor het Koninkrijk der Nederlanden ondertekende Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee, met Bijlage, (*Trb.* 1966, 162) ¹⁾ over te leggen.

Een toelichtende nota bij dit verdrag gelieve u hiernevens aan te treffen.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal het verdrag voor het gehele Koninkrijk gelden.

Aan de Gouverneurs van Suriname en van de Nederlandse Antillen is verzocht het verdrag op 19 juni 1967 over te leggen aan de Staten van Suriname, onderscheidenlijk van de Nederlandse Antillen.

De Gevolmachtigd Ministers van Suriname en van de Nederlandse Antillen zijn van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. LUNS.

*Aan
de Heer Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal*

¹⁾ Nedergelegd ter griffie, ter inzage van de leden.

Toelichtende nota

Van 24 maart tot en met 9 april 1965 werd onder auspiciën van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.) te Londen een internationale conferentie gehouden inzake vergemakkelijking van het verkeer en vervoer ter zee. Bedoelde conferentie heeft geleid tot de totstandkoming op 9 april van het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee, met een bijlage. Dit verdrag beoogt in het algemeen vereenvoudiging van de door regeringen gestelde voorschriften bij aankomst, verblijf in de havens en vertrek van schepen, alsmede van de hierbij voorgeschreven documenten. Het betreft hier de formaliteiten, welke ten overstaan van douane-, immigratie- en gezondheidsautoriteiten moeten worden vervuld voor wat het schip, de bemanning, de passagiers en de lading aangaat. In tal van landen zijn die voorschriften sterk verouderd en is met het vervullen van de daaruit voortvloeiende formaliteiten zoveel tijd gemoeid, dat de behandeling der schepen in de havens ernstig wordt vertraagd, hetgeen voor de betrokken rederijen een onnodige kostenverhoging meebrengt.

Het verdrag geeft ten deze algemene richtlijnen, terwijl de bijlage een reeks specifieke regelingen voor de gewenste vereenvoudigingen bevat. Het voorziet voorts in een eenvoudige wijzigingsprocedure van de in de bijlage gegeven voorschriften. Op deze wijze kan het verdrag een effectief instrument vormen ter bevordering van de beoogde voortgaande vereenvoudiging van administratieve praktijken. Deze opzet is gekozen naar analogie van de in de luchtvaart ter zake reeds bestaande internationale samenwerking, zoals die werd geregeld in het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (*Stb.* H 165).

De ondergetekenden achten het een gelukkige omstandigheid, dat het verdrag tot stand werd gebracht in mondiaal verband. Van de zijde der jonge staten bleek tijdens de conferentie grote belangstelling voor een en ander te bestaan. De landen, die van oudsher deelnemen aan het internationale handels- en scheepvaartverkeer — waaronder het Koninkrijk der Nederlanden —, hebben reeds uit welbegrepen eigenbelang een zover mogelijk gaande vereenvoudiging van hun administratieve praktijken doorgevoerd. Zo zullen de voorschriften, welke in de bijlage zijn gegeven, nauwelijks enige wijziging van de in de Nederlandse havens geldende praktijk nodig maken. De ondergetekenden verwachten van dit verdrag, dat het in een groot deel van de wereld zal leiden tot een even liberale houding als die welke in de Nederlandse havens reeds wordt ingenomen.

Ter toelichting van enige bepalingen van het verdrag en van de bijlage moge het volgende dienen.

Artikel II

De ondergetekenden erkennen het belang van het gestelde in het eerste lid van dit artikel, hetwelk beoogt te voorkomen dat met betrekking tot het scheepvaartverkeer maatregelen op het gebied van de administratieve praktijk zouden worden getroffen, welke minder gunstig zijn dan die, welke van toepassing zijn ten aanzien van andere middelen van vervoer.

Artikel III

De beoogde vereenvoudiging dient ook te worden nagestreefd door middel van uniformering van de bestaande en in stand gehouden praktijken.

Artikel IV

Het verdrag legt in dit artikel een onmiddellijk verband met de intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie. Ondergetekenden menen inderdaad, dat aan de I.M.C.O. wegens haar internationale werkingssfeer in het kader van de onderhavige overeenkomst een belangrijke rol dient te worden toegekend. Dit geldt trouwens evenzeer voor andere organisaties die, al dan niet in V.N.-verband, werkzaam zijn op het gebied der vereenvoudiging van administratieve praktijken.

Artikel V

Dit artikel geeft aan, dat de bepalingen van verdrag en bijlage niet meer dan minimumvoorschriften bevatten en een liberaler praktijk niet in de weg staan. Ook in omgekeerde zin (zie lid 2) beoogt het verdrag geen strikte naleving te eisen. De in dit lid met name genoemde tijdelijke maatregelen voorzien in een nog steeds gevoelde behoefte.

Artikel VI

Dit artikel belicht de aard van de verplichting, die het verdrag beoogt te creëren. Zodra „Normen” door de overeenkomstsluitende partijen noodzakelijk en toepasbaar worden geacht, geldt te dien aanzien de verplichting, omschreven in artikel I. Bij dit systeem sluit aan de bepaling van artikel VIII, volgens welke een regering, die bepaalde „normen” niet wel toepasbaar acht, hiervan mag afwijken. De aldus getroffen regeling maakt het verdrag voor het grootst mogelijke aantal landen aanvaardbaar. De ondergetekenden hechten aan deze omstandigheid grote waarde.

Artikel VII

Hoewel de I.M.C.O. bij de voorbereiding van het onderhavige verdrag een belangrijke rol heeft gespeeld, kon aan deze organisatie geen adviserende taak worden toegedacht, anders dan naar aanleiding van een uitdrukkelijk verzoek van een der partijen. Volgens de hier gekozen opzet zal de Secretaris-Generaal van de I.M.C.O. een voorstel tot herziening van de bijlage ter kennis van alle partijen brengen, indien de voorsteller zulks uitdrukkelijk verzoekt. Gebeurt dit laatste niet, dan kan de Secretaris-Generaal, alvorens het wijzigingsvoorstel ter kennis van alle partijen te brengen, de adviezen inwinnen, die hij wenselijk acht. De wijze, waarop zulks zou kunnen plaatsvinden, wordt aangegeven in Resolutie 4 van de Slotacte der Conferentie.

Artikelen IX tot en met XIII

Deze artikelen komen in grote trekken overeen met de gebruikelijke bepalingen van internationale overeenkomsten, die onder auspiciën van de I.M.C.O. of van de Verenigde Naties werden gesloten. Hier moet nog worden opgemerkt, dat het stringente voorschrift nopens uitsluiting van een partij door een tweederde meerderheid van andere partijen, ingeval eerstgenoemde zich niet zou kunnen verenigen met in overeenstemming met deze artikelen tot stand te brengen wijzigingen in het verdrag noodzakelijk bleek. Het verdrag bevat immers de machinerie waarmee voortgaande vereenvoudiging dient te worden bewerkstelligd. Het is niet goed in te zien hoe zij zou kunnen werken, indien zij voor enige verdragsluitende partij anders functioneert dan voor de overige.

Bijlage

Hierboven werd reeds opgemerkt, dat de voorschriften, welke in de vorm van normen en aanbevolen werkwijzen in de bijlage worden gegeven, nauwelijks enige wijziging van de in de Nederlandse havens geldende praktijken nodig maken. De hier te lande geldende bepalingen zijn op vele punten veel soepeler dan die, welke in de bijlage worden voorzien. Het is evenwel van belang, dat dit basisdocument door zoveel mogelijk landen wordt aanvaard, opdat het verdrag in het belang van het verkeer ter zee een algemene internationale gelding krijgt.

Hetgeen tot op dit ogenblik kon worden bereikt, dient men te beschouwen als een uitgangspunt bij het voortdurend streven naar verdere vereenvoudigingen. Zulks impliceert, dat de bepalingen, in de bijlage vervat, met inachtneming van het streven naar harmonisatie, nimmer bedoelen voor te schrijven welke maatregelen moeten worden genomen bij aankomst, oponthoud en vertrek van schepen, doch slechts welke maatregelen maximaal zijn toegelaten. Het blijft derhalve voor de partijen bij

het verdrag altijd mogelijk, zelf met het voorschrijven van minder maatregelen, het verkeer ter zee betreffende, te volstaan, zoals Artikel V van het verdrag ook stelt.

Deel 1

Dit hoofdstuk bevat een aantal omschrijvingen van in de tekst gebezigde begrippen, alsmede enkele bepalingen van algemene aard, onder meer, dat de overheidsdiensten in alle documenten slechts gegevens van essentieel belang zullen vragen en het aantal daarvan tot een minimum zullen beperken.

Deel 2

In dit hoofdstuk worden als normen en aanbevolen werkwijzen voorschriften gegeven inzake de op last van overheidsdiensten door reders of hun vertegenwoordigers te vervullen formaliteiten bij aankomst, verblijf en vertrek van schepen. Onder meer wordt een overzicht gegeven van de basisdocumenten, welke door die diensten bij aankomst en vertrek zullen kunnen worden gevraagd en achtergehouden. Ten aanzien van bepaalde documenten wordt op limitatieve wijze aangegeven, welke gegevens zij dienen te bevatten en in hoeveel exemplaren zij moeten worden overgelegd. Tevens wordt aanbevolen, het scheepsmanifest als aangifte van de lading te aanvaarden.

Deel 3

In dit hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen, welke betrekking hebben op de aankomst en het vertrek van personen. In Nederland wordt door de douane en door de met de grensbewaking en de zorg voor de volksgezondheid belaste ambtenaren reeds overeenkomstig de hier genoemde aanbevolen werkwijzen gehandeld.

Deel 4

Wat betreft de in dit hoofdstuk genoemde normen en aanbevolen werkwijzen met betrekking tot de volksgezondheid en de quarantaine, daaronder begrepen de gezondheidsvoorschriften voor dieren en planten, is Nederland gebonden aan de bepalingen van de Internationale Sanitaire Regeling (*Trb.* 1952, 145). In de praktijk wordt derhalve hier te lande voldaan aan alle in dit hoofdstuk omschreven werkwijzen.

In verband met punt 4.2 kan worden opgemerkt, dat Nederland de zgn. „Administratieve Afspraken tussen de landen van de Raad van Europa (Partiëel Accoord) inzake de gezondheidscontrole bij zee- en luchtvaart” heeft aanvaard; gebruik makende van de mogelijkheid, neergelegd in artikel 104 van bovengenoemde internationale regeling is in de administratieve afspraken overeengekomen, dat in de zin van dit artikel het grondgebied van de betrokken groep landen (te weten de Beneluxlanden, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, de Bondsrepubliek Duitsland, Italië, alsmede Ierland en Griekenland) als één geheel wordt beschouwd. Dit wil zeggen, dat bij het intraverkeer in deze groep landen binnen de werkingssfeer van de I.S.R. bepaalde vereenvoudigingen zijn bereikt.

Deel 5

Dit hoofdstuk bevat bepalingen op verschillend terrein, onder meer betreffende de zekerheidsstelling, het herstel van onjuistheden in documenten, de kosten van dienstverlening door de overheid, het niet lossen van de lading in de haven van bestemming en de beperking van de verantwoordelijkheid van de reden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. A. BAKKER.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

DE JONG.

De Minister van Financiën,

WITTEVEEN.

De Minister van Justitie,

C. H. F. POLAK.

*De Minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid,*

B. ROOLVINK.