

*Regelen inzake het treffen van retorsie maatregelen  
op het gebied van de zeescheepvaart*  
(Retorsiewet zeescheepvaart)

VOORLOPIG VERSLAG

Nr. 5

De bijzondere commissie, ingesteld voor de behandeling van het wetsontwerp 10 523, *Regelen inzake het treffen van retorsie maatregelen op het gebied van de zeescheepvaart* (Retorsiewet zeescheepvaart) heeft de eer omtrent dit wetsvoorstel als volgt te rapporteren.

Hoewel ook van de zijde van de Kamer reeds vele jaren aangedrongen is op het treffen van maatregelen tegen de vlaggediscriminatie begrepen verscheidene leden, dat de tijd van voorbereiding voor dit wetsontwerp zeer veel tijd in beslag heeft genomen. Erkend wordt, dat de onderhavige materie zeer ingewikkeld en moeilijk is. Wanneer niet zeer voorzichtig te werk wordt gegaan, is de kans op mislukken zeer groot.

Het doel van deze wet is – aldus vele leden – met tegenmaatregelen het hoofd te bieden aan de vlagbevoorrechtiging, een verschijnsel, dat dateert van het einde van de tweede wereldoorlog maar dat vooral in het laatste decennium ernstige vormen heeft aangenomen. Volgens de memorie van toelichting kan het stellen van bepaalde regelen om twee redenen geboden zijn, te weten ter verdediging van de economische belangen van de Nederlandse koopvaardij, dan wel ter uitvoering van een internationale afspraak of een besluit van een volkenrechtelijke organisatie, betrekking hebbende op de verdediging van de vrijheid van dienstverlening bij het vervoer ter zee.

De eerste reden behoeft geen verduidelijking. De economische belangen van de Nederlandse koopvaardij zijn zeer groot en het staat vast, dat deze door allerlei vormen van vlagbevoorrechtiging in toenemende mate in het gedrang worden gebracht. Datzelfde geldt voor de andere traditioneel maritieme landen, die aangesloten zijn bij de „Consultative Shipping Group”, welke landen waarschijnlijk worden bedoeld als in de memorie van toelichting gesproken wordt over „uitvoering van een internationale afspraak”. Anderzijds kunnen ook grote belangen van ontwikkelingslanden in het geding zijn, in zoverre deze landen trachten deviezen te besparen of te verkrijgen ter financiering van hun ontwikkelingsplannen.

Niet duidelijk was wat verstaan moet worden onder „een besluit van een volkenrechtelijke organisatie”. Wordt hiermede de U.N.C.T.A.D. bedoeld, waarvan in het rapport-Oyevaar (De Nederlandse Koopvaardij – 1968) wordt gesteld, dat haar impact op de wereldscheepvaart het grootst is en dat de toekomst door haar institutioneel zal worden bepaald?

Naar de mening van deze leden voert de aldus geformuleerde doelstelling noodzakelijkerwijs tot een genuanceerde beoordeeling van het wetsontwerp. Duidelijk is weliswaar wat verstaan moet worden onder de belangen van de Nederlandse Koopvaardij, alsook onder de belangen van een aantal landen welke ter bescherming daarvan tot internationale afspraken komen, maar volstrekt in het vage blijft wat ter zake „een besluit van een volkenrechtelijke organisatie” zou kunnen betekenen.

In de commissie bleek behoefte te bestaan aan nadere feitelijke informatie.

Afgezien van de wijze waarop de vlagdiscriminatie wordt toegepast, zouden enkele leden gaarne ingelicht worden over de ontwikkeling van de goederenstromen naar en uit de voornaamste wereldhavens in de loop van de zestiger jaren. Indien

mogelijk zouden zij de goederenhoeveelheid graag gesplitst zien bij de verschillende havensteden (incl. de voorsteden) in goederen die getransporteerd worden met schepen van het land zelf, schepen onder de Nederlandse vlag en schepen van andere herkomst.

Verschillende andere leden vroegen, of de Nederlandse scheepvaart momenteel sterke hinder ondervindt van vlagbevoorzichting. Zo ja, welke landen maken zich in het bijzonder schuldig aan de discriminatie?

Enige leden vroegen hoe groot het aandeel van de ontwikkelingslanden gezamenlijk in het tonnage van de wereldhandelsvloot is. Is dit een stijgend of dalend aandeel? Welk deel van het in aanbouw zijnde tonnage zeeschepen is besteld door ontwikkelingslanden?

Alvorens verder in te gaan op het wetsontwerp zelf en de Nederlandse belangen daarbij, wilde de commissie eerst uitvoerig aandacht besteden aan enkele aspecten die naar de mening van een groot deel van de commissie in de memorie van toelichting niet of nauwelijks de aandacht kregen die zij verdienden. Het betreft hier vooral de belangen van ontwikkelingslanden bij de zeescheepvaart en de scheepvaartpolitiek van zowel de Verenigde Staten als de Oostbloklanden.

Vele leden merkten op, dat de Regering – blijkens de memorie van toelichting – zonder meer is uitgegaan van vlagbevoorzichting als feitelijk gegeven en maar nauwelijks aandacht heeft gegeven aan het complex van redenen, waarom door een aantal landen vlagdiscriminatie wordt toegepast. Een aantal leden vroeg de Regering een helder inzicht te willen verschaffen in de motieven die de ontwikkelingslanden brengen tot vlagbevoorzichting.

Bepaald onderbelicht – aldus vele leden – bleven in de toelichting ook de vormen van vlagdiscriminatie welke de Verenigde Staten toepassen en de toenemende betekenis van de Oostbloklanden. Niet alleen wensen deze landen als eigen vervoerders op te treden, maar ook begint hun handelsvloot – in de laatste tien jaar verdrievoudigd – te penetreren op de vrije markt.

Enkele leden vroegen in dit verband of het de bedoeling van de Regering is om alleen nieuwe gevallen van vlagdiscriminatie te bestrijden of denken de bewindslieden deze wet ook te kunnen gebruiken tegen reeds bestaande praktijken van vlagbevoorzichting zoals reeds nu toegepast in de Verenigde Staten van Amerika of ook in Staatshandelslanden? Een aantal leden sloot zich bij deze vraag aan; enige leden verwezen voor hun vraag of het wel realistisch is om te veronderstellen, dat ook tegen de V.S. retorsie maatregelen genomen zouden worden, naar een artikel in het „Dagblad Scheepvaart” van 29 mei 1969.

De eerder genoemde enkele leden vervolgden hun betoog met de opmerking, dat nog onlangs (in april 1970) een memorandum gepubliceerd is van de 12 landen die aangesloten zijn bij de Committee of European National Shipowners' Associations (C.E.N.S.A.), waarbij er bij de regering van de Verenigde Staten op wordt aangedrongen om haar scheepvaartpolitiek te herzien, en waarbij wordt gesteld, dat het wetsontwerp dat op 9 maart jl. in dat land bij het parlement werd ingediend, ernstige gevolgen kan hebben, niet alleen voor de Amerikaanse koopvaardij, maar in het algemeen voor de gehele internationale handelsvaart. Hoe zien de bewindslieden dit Amerikaanse wetsontwerp mede in verband met het door hen ingediende wetsontwerp? Hoe zien zij de argumenten, die door de Federal Maritime Commission in de V.S. ten faveure van de vlagdiscriminatie wordt gebruikt, nl. dat het militair-strategisch en sociaal-economisch noodzakelijk is deze maatregelen te treffen. Kunnen hier bondgenootschappelijke maatregelen tegen getroffen worden of moeten deze argumenten gezien worden als dekmantels ter bescherming van eigen scheepvaartbelangen? Wordt hier wellicht zelfs gedacht aan nog verder gaande steun als een omvangrijk scheepsbouwprogramma met ruime regeringssteun?

Is het in dit verband juist, dat een commissie in Amerika studie maakt van de problemen en toekomstige mogelijkheden van de Amerikaanse scheepsbouw, welke commissie tevens aanbevelingen moet doen inzake de vereiste regeringssteun aan

Amerikaanse werven? Wordt de bestaande sterk verouderde Amerikaanse vloot van bulkcarriers eigenlijk alleen maar in de vaart gehouden dank zij de Cargo-Preference Act, die een belangrijk percentage – door de overheid gegarandeerde – lading aan Amerikaanse schepen toewijst? Heeft deze voorkeursbehandeling geen sterk nadelige invloed op de vrachtprijs, die toch bij beter geoutilleerde moderne schepen lager zou kunnen zijn? Is de bedoeling van scheepsbouwsubsidies, om zonder invloed uit te oefenen op de vrachtprijzen langs andere weg de vloot te vernieuwen en de concurrentiekracht met overheidshulp te vergroten? Is in dit geval en mogelijk ook in andere gevallen niet aan te tonen dat subsidiepolitiek wel degelijk een vorm van vlagdiscriminatie kan zijn, hoewel uit de memorie van toelichting een andere tendens spreekt?

Moet ten opzichte van de Staatshandelslanden naast een actieve handelspolitiek, die er in de meeste Westeuropese landen reeds is, niet overgegaan worden tot een meer actieve scheepvaartpolitiek, zo vroegen nog steeds dezelfde leden zich af. Deze zaak verdient volgens hun mening meer aandacht door de scheepvaartpolitiek, die met name de Oostbloklanden voeren. Officieel kunnen goederen bestemd voor deze landen of afkomstig uit deze landen met Westeuropese schepen vervoerd worden. De praktijk wijst echter anders uit. Het verschil tussen b.v. Brazilië en Amerika enerzijds en de Oostbloklanden anderzijds is, dat de eersten vlagdiscriminatie „de jure” bedrijven en de tweede vlagdiscriminatie „de facto”. Indien het resultaat in beide gevallen hetzelfde is, zou het dan niet mogelijk zijn door het treffen van verschillende maatregelen in beide gevallen de voor onze scheepvaart ongunstige praktijken te neutraliseren?

Vele andere leden vroegen in dit verband ten slotte of de Regering bereid is bij de eventuele toepassing van de Retorsiewet een duidelijk onderscheid te maken tussen vlagbevoorzichtende maatregelen van de ontwikkelingslanden en zuiver nationaal politieke begunstiging van eigen economische structuur van landen, die beslist niet onder de categorie der ontwikkelingslanden vallen.

Vervolgens kwam de samenhang tussen het voorliggende ontwerp van wet en de ontwikkelingssamenwerking ter sprake.

Vele leden stelden voorop dat de Nederlandse koopvaardij voor de nationale economie van zeer grote betekenis is te achten en dat aan excessieve benadeling van haar belangen, zoals met name zeer recent door Peru wordt in praktijk gebracht, het hoofd moet worden geboden. In dit verband wilden deze leden vragen of bij het uitblijven van zulk een wet het buitenland regelingen zou treffen welke Nederland nog ernstiger zouden kunnen benadelen. Dat neemt niet weg, dat naar hun mening in het kader van een gezond ontwikkelingsbeleid geleidelijk een zodanige internationale arbeidsverdeling moet worden bevorderd, dat ook de ontwikkelingslanden zich op terreinen als deze een gelijkwaardige plaats kunnen gaan verwerven. Zij zouden het in dit licht op prijs stellen nader te worden geïnformeerd over de wijze waarop de Regering de verdere ontwikkeling van rechten en plichten op het gebied van de wereldscheepvaart beoordeelt. In het rapport-Oyevaar heet het (blz. 12-5 en 12-6):

„dat het optreden van de westelijke landen en met name ook van de traditioneel-maritieme landen in U.N.C.T.A.D. tot nu toe min of meer door een negatieve instelling werd gekenmerkt.”.

Verder is in dat rapport te lezen:

„Een realistische benadering zou de conclusie toelaten, dat een positievere houding de mogelijkheid in zich bergt dat het Westen het initiatief herwint, een initiatief, dat er toe zou moeten leiden, dat een synthese wordt gezocht tussen enerzijds de eigen scheepvaartbelangen van de westelijke landen, anderzijds de belangen van de ontwikkelingslanden, waarvoor ten slotte, met medewerking van die zelfde westerse landen, de U.N.C.T.A.D. werd opgericht.”.

Vele andere leden onderschreven het standpunt, dat bemoeilijking van de vrije vaart via de nationale vlag bevoorrechtende maatregelen in het algemeen ongewenst is en in het bijzonder die scheepvaartlanden treft, die een belangrijk deel van hun transport in de z.g. cross-trade verrichten. Zou het systeem van vlagbevoorrechtiging – na de tweede wereldoorlog het sterkst toegepast door de Verenigde Staten – een vrijwel algemene toepassing krijgen, dan zullen alle scheepvaartlanden, die nu nog een belangrijke functie in het wereldvervoer verrichten geconfronteerd worden met de vraag of een belangrijk deel van hun vloot – hoe gunstig overigens vanuit een economisch gezichtspunt dan ook varende – geliquideerd zal moeten worden.

Deze leden waren eveneens van mening dat vervoer een economische functie is als elke andere en dat het normaal is dat het ene land meer vervoersdiensten exporteert dan het andere, terwijl daarnaast in andere economische sectoren deze situatie meer of minder omgekeerd kan zijn. Zij stonden echter nadrukkelijk op het standpunt, dat vanuit dit juiste beginsel niet de conclusie kan worden getrokken, dat voormalige koloniale landen, die voor het vervoer van hun produkten (vnl. export van grondstoffen) zich bij de bestaande situatie hebben neer te leggen en dit vervoer dus geheel over te laten aan de westerse landen, die vroeger het beheer over deze landen hadden of de havens hiervan aandedden.

Een maatregel als de hier voorgestelde, zou naar hun mening dus nooit de bedoeling mogen hebben om aan ontwikkelingslanden een eigen vloot voor de zeescheepvaart (zowel voor vervoer van en naar de eigen havens als in de „cross-trade”) kunstmatig te onthouden.

Dezelfde leden stelden in dit verband de vraag welke betekenis nu nog moet worden gehecht aan de zelf-regelende functie van de „conferences”. Zijn deze conferences in het algemeen gesproken van de hiervoor gestelde beginselen uitgegaan? Zijn zij direct uitgegaan van de noodzaak om de scheepvaartmaatschappijen der ontwikkelingslanden (wel of niet genationaliseerd) als volwaardige deelnemers op te nemen? Waar is dat wel en waar is dat niet het geval?

Hierop aansluitend vroeg een aantal leden of de regering meent dat in een wereldontwikkelingsstrategie het streven erop gericht moet zijn dat de koopvaardijvloeden van de gezamenlijke ontwikkelingslanden snel een veel groter deel van dat wereldgoederen verkeer over zee moeten gaan verzorgen.

Zo ja, hoe zullen die ontwikkelingslanden zich die plaats dan moeten veroveren dwars tegen de gegeven verhoudingen, tradities en praktijken in, zonder beschermende maatregelen voor hun vloot in de opbouwfase. Of valt alleen te denken aan meer vrijwillige samenwerking met rederijen uit de traditioneel maritieme landen?

Dit wetsontwerp valt samen met een algehele heroriëntering in de scheepvaart. Er is een tendens tot sanering en samenwerking tussen de rederijen, aldus verschillende andere leden. Zij vroegen de Regering daarom uiteen te zetten hoe de Retorsiewet past in deze ontwikkeling.

Ten slotte merkten vele andere leden het volgende op over de scheepvaartpolitiek der ontwikkelingslanden. Aangezien vlagbevoorrechtiging ten gunste van verliesgevendende scheepvaartmaatschappijen in feite een vorm van overheids subsidie is, zouden zij met betrekking tot het overheidsbeleid van deze landen liever enigerlei vorm van subsidieverlening door deze overheden zien dan de fysieke contingentering die de vlagbevoorrechtiging in feite is. Zij zouden dan ook een duidelijke subsidiëring door de betrokken overheden van de nationale scheepvaart moeilijk kunnen zien als een beleid dat aanleiding geeft tot eventuele toepassing van het voorliggende wetsontwerp. Zij vroegen op dit punt een duidelijke stellingname van de regering.

Verscheidene leden deelden kortheidshalve mede dat zij – voor en aler zij hun definitieve standpunt bepalen – gaarne zouden vernemen wat naar de mening van de bewindslieden de konsekventies van eventuele retorsie maatregelen zullen zijn voor de vlootontwikkeling van bepaalde ontwikkelingslanden.

Een aantal leden constateerde dat de doelstelling van dit wetsontwerp blijkens de considerans, artikel 2 en de memorie van toelichting beperkt en eenzijdig is. Het is gericht op de

verdediging van nationaal-economische belangen, i.c. de belangen van de Nederlandse koopvaardij. Aanvaardt men die doelstelling dan lijkt het ontwerp een technisch aanvaardbaar werkstuk. Of het zal werken was voor deze leden echter maar de vraag.

Zij konden zich niet aan de indruk onttrekken dat hier getracht wordt symptomen te bestrijden, zonder de kwaal aan te pakken. De vlagdiscriminatie, die men wil bestrijden, vindt naar hun mening – zeker voorzover toegepast door ontwikkelingslanden – haar oorzaak in omstandigheden die niet met retorsie maatregelen zijn te bestrijden. Integendeel zelfs: het is niet denkbeeldig dat in een aantal landen door deze sancties die omstandigheden alleen nog werden verscherpt.

Wat dezelfde leden in de memorie van toelichting hadden gemist is – zoals zij hier bovenal tot uitdrukking hadden gebracht – een analyse van de redenen die met name ontwikkelingslanden tot vlagbevoorrechtiging brengen. Eveneens misten zij een beschouwing over de nationaal-economische belangen van de ontwikkelingslanden, die op het spel staan bij hun streven een groter deel van het wereldgoederenverkeer in hun eigen economieën op te nemen, ook al zou dit in mondiaal verband gezien tot een zekere inefficiëntie in de scheepvaart leiden.

Enige leden vroegen in dit verband of het juist is, zoals het secretariaat van de scheepvaartcommissie van de U.N.C.T.A.D. stelt, dat het deviezenvoordeel dat ontwikkelingslanden krijgen bij vervoer met eigen schepen ongeveer 24 pct. van de vrachtprijs bedraagt. Deelt de regering de mening van dr. E. J. Prins. (De westerse ondernemingen in ontwikkelingslanden, Deventer 1967), dat in 1964 de ontwikkelingslanden 1½ miljard aan inkomstenderving hadden doordat het overzeese vervoer groten-deels in handen van ontwikkelde landen was?

De leden die in de voorlaatste alinea aan het woord waren merkten vervolgens op dat zij het gevoel hadden dat de regering weinig of geen begrip wenst te tonen voor de positie van de ontwikkelingslanden. Dit ondanks de verzekering in de memorie van toelichting op pagina 6, dat de regering het op prijs stelt te verklaren dat er geen sprake van is dat „de Regering de juist voor die landen daaraan (i.c. aan de bezwaren tegen vlagdiscriminatie) verbonden problemen op een wat negatieve wijze zou benaderen”. Ook de mededeling op pagina 8 van de memorie van toelichting (derde volle alinea) dat de Minister zonder Portefeuille, belast met de aangelegenheden betreffende de hulp aan ontwikkelingslanden, bij het overleg zal worden betrokken als de belangen van een ontwikkelingsland geraakt worden, had dit gevoel niet weg kunnen nemen.

Enige leden vroegen waarom deze toezegging niet vastgelegd is in de tekst van de wet. Vele leden zeiden dat het hen enigzins verbaasd had dat de memorie van toelichting niet mede ondertekend was door de Minister zonder Portefeuille. Moet dit worden beschouwd als een omissie? In elk geval zouden zij het op prijs stellen indien deze Minister alsnog bij de verdere behandeling van dit wetsontwerp zou worden betrokken.

Een aantal leden merkte voorts op dat de klaagzangen over de vlagbevoorrechtiging, die te vinden zijn in de memories van toelichting bij de begroting van Verkeer en Waterstaat voor de jaren 1969 en 1970 hun al weinig hoop had gegeven dat de positie van de scheepvaart van ontwikkelingslanden zwaar woog. De memorie van toelichting versterkt dit gevoel nog eens.

De vaststelling dat de memorie van toelichting, blz. 6, linkerkolom onderaan, slechts één constructieve oplossing voor de problemen van de ontwikkelingslanden weet te melden, bestaande uit de wenselijkheid de reders uit de oude maritieme landen tot een beter inzicht in hun belangen te brengen en ze tot samenwerking met jonge scheepvaartmaatschappijen te bekeren, deed alle hoop vervliegen. Daarmee is niet het belang van het laatste streven ontkend, integendeel, maar wel het ontbreken van een beleid weergegeven, aldus een aantal leden.

Enkele leden was de bovenbedoelde passage eveneens opgevallen. Is dit bedoeld als een duidelijke aansporing om te komen tot „jointventures” of slaat dit meer op samenwerkingsvormen in conferenceverband? Liggen hier niet bepaalde ge-

varen opgesloten? Zijn er namelijk nu al geen trades waar de lijnen van één of meer ontwikkelingslanden in de conferences zijn opgenomen, zelfs in bepaalde gevallen na druk van die conferences? Is al reeds niet in enkele van die trades gebleken dat de conference niet kan functioneren zonder dat grotendeels wordt voldaan aan de wensen van de leden, die onder ontwikkelingsvlaggen varen? Betekent het het uitvoeren van die „aanwijzingen” dan in wezen niet het einde van de conference? Om het duidelijk te stellen, wordt in zulke gevallen in de conference dan niet aan vlagdiscriminatie gedaan, ook al geschiedt dit dan onder gecamoufleerde uitdrukkingen als bijv. „pool-agreement”?

De leden bedoeld in de een na laatste alinea brachten naar voren dat huns inziens achter dit wetsontwerp de filosofie van de „vrije zee” staat, waarop het Nederlandse beleid inzake de koopvaardij steeds gericht is geweest. Die filosofie is aantrekkelijk zolang de daarbij nagestreefde vrijheid niet verkeert in het recht van de sterkste. Deze leden hadden de indruk dat dit laatste echter het geval is in een wereld, waarin zeer sterke en vergevorderde economieën voorkomen naast zeer zwakke en kwetsbare economieën, die ten koste van vrijwel alles moeten proberen althans niet verder achter te raken.

Zij vroegen zich af waarom enerzijds allerwegen het belang van wereldovereenkomsten op het gebied van handel en ontwikkeling zeer sterk wordt benadrukt omdat anders met name de ontwikkelingslanden zwaar de dupe worden en waarom anderzijds op het gebied van de scheepvaart bij uitzondering de vrijheid de beste ordening zou opleveren in een stadium waarin van een zekere gelijkheid van startkansen geen sprake is.

Voorshands waren zij van mening dat dit wetsontwerp met deze toelichting voor hen moeilijk te aanvaarden is.

Na de beschouwingen hierboven wilden zij echter nog een aantal vragen stellen. Uit de antwoorden op de vragen die dit aantal leden reeds hierboven stelde en hieronder gesteld worden kan – aldus deze leden – wellicht duidelijker naar voren komen wat de visie van de Regering is op deze algehele politiek.

Als in bijlage II bij de memorie van toelichting wordt benadrukt hoe voordelig de vervoerssector, en met name de scheepvaart, voor de Nederlandse economie is, is het dan verwonderlijk dat de derde landen ten koste van veel iets dergelijks ook voor hun economie willen opbouwen? Moet uit het feit dat zij en zij niet alleen, op grote schaal vlagbevoorzichting toepassen, niet worden opgemaakt dat dit streven in een „vrije markt” weinig succes heeft opgeleverd en zal opleveren?

Als in bijlage II verder wordt gesteld dat de scheepvaart als exportindustrie zeer omvangrijke investeringen vereist alleen al om het productiepeil in stand te houden, wat is er dan wel nodig om met name in derde landen het productiepeil te verhogen.

Kunnen de daarvoor noodzakelijke investeringen worden gevonden en rendabel gemaakt in de opbouwfase zonder dat men die industrietak eerst een zekere bescherming geeft?

Wil de Regering op overtuigende wijze duidelijk maken dat de vrijheid van scheepvaart niet alleen mondiaal en als bedrijfstak op zich zelf beschouwd, maar ook met betrekking tot de nationale belangen van rijke en arme landen in de bestaande verhoudingen tot de beste oplossing leiden. Wil de Regering met name ook aangeven waarin het wezenlijke verschil ligt tussen het vervoer over zee als economische bedrijvigheid enerzijds en de handel als eenzelfde bedrijvigheid anderzijds, waardoor voor de ene de vrijheid en de andere nauwomschreven regelingen noodzakelijk zijn op wereldschaal?

In de commissie werd van alle zijden de wens uitgesproken verder geïnformeerd te worden omtrent het verloop van de in april jl. in Genève gehouden vierde zitting van de U.N.C.T.A.D.-Scheepvaartcommissie. In het bijzonder ging deze belangstelling uit naar de resolutie inzake „Assistance to Shipping” (doc. TD/B/C.4/L.57/rev. 1)<sup>1)</sup>, die aanvaard is met de volgende stemmenverhouding: vóór 22 landen (de

ontwikkelingslanden en enkele Oostbloklanden), tegen 9 landen (westelijke landen), onthouding 6 (Frankrijk, de Duitse Bondsrepubliek, Nederland, Italië, Nieuw-Zeeland en Polen).

Verscheidene leden stemden er mee in dat Nederland zich van stemming had onthouden, doch enige leden vroegen een nadere verklaring voor deze onthouding.

Een groot aantal leden was benieuwd naar de betekenis die deze resolutie zal hebben voor de zeescheepvaart en de opzet van een nieuwe ontwikkelingsdecade. Ziet de Regering in het aannemen van deze resolutie aanleiding haar standpunt ter zake van de Retorsiewet nader aan te vullen? Verscheidene leden vroegen wat de Regering voornemens is te doen om de vele nu nog bestaande misverstanden weg te nemen. Als dit niet gebeurt, bestaat het gevaar dat het geneesmiddel van de Retorsiewet wel eens erger zou kunnen blijken dan de kwaal van de vlagdiscriminatie. Grote voorzichtigheid is daarom nu geboden bij de toepassing van deze wet.

Enige leden vroegen in dit verband hoever het begrip van de Regering gaat voor het feit, dat vlagdiscriminatie van de zijde van ontwikkelingslanden kan worden gezien als een reactie op vlagdiscriminatie die door ontwikkelde landen en vooral de Verenigde Staten wordt toegepast ten nadele van de ontwikkelingslanden, respectievelijk als door hen als noodzakelijk beschouwde bijdrage aan het veroveren van een positie van enige betekenis op de markt op het gebied van de zeescheepvaart?

De Nederlandse Regering is bereid om constructieve oplossingen na te streven om tegemoet te komen aan verlangens in ontwikkelingslanden tot opbouw van nationale koopvaardijvloeden. Wijst echter de uitspraak in het „Financiële Dagblad” van 9 februari 1970 van de secretaris van de Nederlandse Raad van Zeeverladers nl. dat de discriminerende landen grosso modo het beoogde economische doel hebben bereikt, er niet op dat juist deze methodiek van vlagdiscriminatie vanuit hun oogpunt als constructief moet worden beschouwd?

Thans weer tot bespreking van het wetsontwerp zelf komende, stelden nagenoeg alle leden vragen over de mate waarin de Regering zich voorstelt gebruik te zullen maken van de haar krachtens dit wetsontwerp toe te kennen bevoegdheid.

Vele leden onderschreven de mening van de Sociaal-Economische Raad, dat bij iedere toepassing van de wet de problematiek met grote omzichtigheid zal moeten worden benaderd en dat gehoopt moet worden dat zij, eenmaal aanvaard, in het geheel niet zal behoeven te worden toegepast. Ook het bedrijfsleven blijkt dit standpunt in te nemen; met name dat alleen in excessieve, respectievelijk zeer excessieve gevallen van vlagdiscriminatie moet worden opgetreden. De hier aan het woord zijnde leden gaan er van uit, dat de opvatting der Regering daarmee overeenstemt. Verscheidene leden gingen er daarbij vanuit dat de wet vooral preventieve werking moet hebben. Is er na de indiening van dit wetsontwerp reeds een reactie bemerkt bij de landen die ten aanzien van Nederland vlagdiscriminatie toepassen, zo vroegen verschillende andere leden.

Enkele leden die in dezelfde richting dachten, vroegen zich zelfs af of toepassing – gelet op de te volgen procedures – wel ooit te realiseren is. Als zij het wel begrepen hadden moet, alvorens actie mogelijk is, men eerst tot klaarheid komen met de C.S.G.-landen. De vraag komt daarbij op of het er bij de „gezamenlijke formulering en hantering van zekere criteria” gaat ofwel wat men onder vlagdiscriminatie moet verstaan, ofwel welke maatregelen ter bestrijding geëigend zijn, of beide.

Juist omdat een maatregel als de hier voorgestelde, indien toegepast, verregaande consequenties en repercussies ten gevolge kan hebben, vroegen vele andere leden zich echter af, of de waarborgen van een redelijke toepassing, in de tekst van dit ontwerp gegeven, wel voldoende zijn. Zij zouden het op prijs stellen indien de Regering daarover nog wat meer duidelijkheid zou kunnen geven.

Deze leden waren zich bewust van het feit, dat maatregelen als in dit wetsontwerp voorgesteld alleen in bijzondere gevallen kunnen worden toegepast als de door aperte vlagbevoorzichting getroffen scheepvaartlanden gezamenlijk een retorsie-

<sup>1)</sup> De tekst van deze resolutie is bij dit voorlopig verslag afgedrukt als Bijlage I.

maatregel in werking doen stellen. Zij hadden begrepen, dat de meeste scheepvaartlanden reeds een effectief instrument als de hier voorgestelde wet ter beschikking hebben en Nederland één van de weinige landen is waar dit nog niet het geval is.

Is de indruk juist dat de Regering van mening is, dat reeds de potentiële mogelijkheid van retorsie – die dit voorstel als wet zou geven – de neiging tot vlagbevoorrechtiging zal onderdrukken? Welke aanwijzingen heeft de Regering daarvoor? Of verwacht de Regering dat dit vlagbevoorrechtiging onderdrukkend effect pas zal gaan werken als ook Nederland dit instrument ter beschikking zal hebben?

Is het – zo vroegen deze leden in aansluiting op de vorige vraag – niet nodig om enigerlei vorm van organisatie te maken waardoor men, wanneer toepassing van deze wet noodzakelijk zou zijn, gemeenschappelijk en tegelijk op kan treden? Welke speciale mogelijkheden liggen er op dit gebied in de Europese Gemeenschap? Deze leden verwezen naar de schriftelijke vraag van de heer Vredeling aan de Europese Commissie en het antwoord daarop<sup>1)</sup>.

Naar aanleiding van het antwoord van de Europese Commissie wensten deze leden de volgende vragen te stellen.

1. Heeft de Regering dit wetsontwerp voorafgaand ter kennisname toegezonden aan de Europese Commissie? Zo neen, waarom niet?

2. Deelt de Regering het standpunt van de commissie dat het in het belang van de zeescheepvaart van de lid-staten van de E.E.G. is dat elke actie hunnerzijds op dit gebied en in het bijzonder ter bestrijding van vlagdiscriminatie dient te vallen onder de tenuitvoerlegging van artikel 84, lid 2, van het E.E.G.-verdrag?

3. Heeft de Regering kennis genomen van het initiatief dat de commissie voornemens is te nemen om de tenuitvoerlegging van een gemeenschappelijke actie op het gebied van de zeescheepvaart in de komende maanden opnieuw aan de raad voor te leggen, waarbij zij zal wijzen op het probleem van de vlagdiscriminatie? Is de Regering bereid in haar memorie van antwoord dit initiatief van de commissie mede in haar beschouwingen te betrekken en er tijdig bij de commissie op aan te dringen dat deze zodanige termijnen in acht neemt dat de Regering hiertoe in staat wordt gesteld?

4. Deelt de Regering de mening dat, voor zover artikel 84, lid 2, van het E.E.G.-verdrag onvoldoende mogelijkheden biedt, artikel 116 van dit verdrag een basis zou verschaffen, daar in dit artikel een gemeenschappelijke actie van de lid-staten in het kader van de internationale organisaties die een economisch karakter dragen, wordt voorgeschreven?

Een aantal leden toonde zich eveneens benieuwd naar de antwoorden op deze vragen, in het bijzonder die op de eerste twee.

Verscheidene leden vroegen of de Regering bereid is alles te doen om in de Westeuropese landen – indien nodig – een harmonisatie van de retorsie maatregelen te bevorderen. Indien de retorsie maatregelen tegen een bepaald land niet toegepast worden door meerdere landen in West-Europa, zullen geen maatregelen genomen kunnen worden, omdat de kans groot is dat de Nederlandse scheepvaart dan eerder schade dan voordeel zal hebben van deze wet.

Het overzicht van de landen die reeds een wet hebben, dan wel in voorbereiding hebben, die vergelijkbaar is met het onderhavige wetsontwerp gaf enige leden aanleiding de volgende vragen te stellen. Is de opsomming van deze landen in de memorie van toelichting op blz. 5, rechterkolom, limitatief?

Welke landen komen voor op de speciale lijst, die behoort bij de verordening ex artikel 18 van de „Aussenwirtschaftsgesetz” van de Bondsrepubliek Duitsland?

Wat wordt bedoeld met „vlagbevoorrechtiging jegens Italië”? Betekent dit, dat het om Italiaanse goederen gaat of wordt de naam Italië expliciet genoemd in de maatregelen, die door het discriminerende land worden genomen (zoals die genoemd

worden op blz. 4 van de memorie van toelichting onder de punten a, b, c, d en onder de andere vormen van vlagbevoorrechtiging die in de alinea volgend op punt d worden vermeld)? Zijn beide veronderstellingen onjuist, dan moet de conclusie zijn dat sprake is van nationale vlagbevoorrechtiging in het algemeen, die dan uiteraard ook vlagbevoorrechtiging jegens Italië impliceert, maar dan is het niet duidelijk waarom de woorden „jegens Italië” worden vermeld.

Het was deze leden daarom evenmin duidelijk wat verstaan moet worden onder de woorden „discriminatie tegen de Franse vlag” en de zinsnede „een land, dat discrimineert ten opzichte van schepen onder de eigen vlag” die voorkomen respectievelijk in het overzicht van de maatregelen in Frankrijk en in de Scandinavische landen.

Voorts vroegen dezelfde leden of de „Customs Consolidation Act” van 1853 van het Verenigd Koninkrijk nog hanteerbaar is in deze tijd.

Enkele leden stelden de vraag of uitbreiding van vlagdiscriminatoire maatregelen er niet toe kan leiden dat door regeringen zware politieke druk op de reders wordt uitgeoefend. Dit punt had, naar zij vernomen hadden, een belangrijke rol gespeeld in de discussie op de bijeenkomst van de Internationale Kamer voor de Scheepvaart welke in april 1970 te Londen vergaderde. Aan deze vergadering werd deelgenomen door vertegenwoordigers uit 18 landen, die samen 60 pct. van de wereldkoopvaardijvloot representeerden. In deze vergadering werd de mening uitgesproken, dat dit soort politieke maatregelen schadelijk zijn voor een gezonde economische ontwikkeling van de wereldhandel. Hoe is de mening van de bewindslieden dienaangaande?

Hebben de bewindslieden in dit verband ook kennis genomen van de mening van het Verband Deutscher Reeder (Dagblad Scheepvaart van 15 mei 1970), dat afweer maatregelen van één enkel land ter bescherming van zijn vlag in het scheepvaartverkeer nauwelijks kans op succes kunnen bieden? Met andere woorden: dat maatregelen tegen vlagdiscriminatie, zoals bijvoorbeeld Nederland van plan is te gaan nemen op grond van de Retorsiewet Zeescheepvaart, in feite weinig of geen zin hebben. De Handelskammer Hamburg stelde in dit verband, dat het euvel van de vlagdiscriminatie niet alleen de scheepvaart, doch ook de handel van de Europese landen en in het bijzonder ook de Europese zeehavens en handelscentra zal belasten. De vlagdiscriminatie zal in feite niet alleen de vrijheid van de internationale goederenruil beperken, doch zal tegelijkertijd een negatieve invloed op de economie van de zeehavens door kunstmatige afleiding van goederenstromen hebben.

Niettemin voelen de zeehavens, in het bijzonder de Handelskammer Hamburg, zich geroepen er voor te waarschuwen op korte termijn een toevlucht te zoeken bij vergeldingsmaatregelen, die het goederenverkeer tussen de betrokken landen nog meer zouden belasten. Dit kan, aldus de Handelskammer, op lange termijn ook niet in het belang van de reders zijn.

Is een wet, die zich bij retorsie maatregelen uitsluitend richt op zeescheepvaart, niet te beperkt van opzet? Is ook overwogen om de wet van 5 augustus 1933 tot verlening van enkele retorsiebevoegdheden (ingetrokken bij wet van 5 juli 1962, *Stb.* 295) in een aan de tijdsomstandigheden aangepaste vorm te doen herleven?

Eén van de aantrekkelijke punten in die wet achtten enkele leden het verschil dat gemaakt wordt tussen landen waarmee Nederland door handelsverdragen wederzijds het economisch verkeer heeft geregeld en landen waarmee dit niet het geval is. Is dit onderscheid ook voor het voorliggende wetsontwerp niet zinvol?

Hoe kunnen retorsie maatregelen op het gebied van de zeevaart genomen worden tegen landen waarmee bij tractaat geregeld is dat men de wederzijdse handelsbelangen zoveel mogelijk zal bevorderen?

Enige leden vroegen de Regering voorbeelden te noemen van gebieden die weinig of niets van doen hebben met het terrein waarop de vlagbevoorrechtiging zich afspeelt. Behoort hiertoe het hanteren van de In- en Uitvoerwet?

<sup>1)</sup> Bedoelde vraag en antwoord zijn als Bijlage II bij dit voorlopig verslag opgenomen.

In de commissie rees de vraag of de toepassing van de wet niet bemoeilijkt zal worden door de daarin opgenomen ruime termijnen. De leden die in dit verslag aangeduid zijn als verschillende andere leden vroegen of het mogelijk is op korte termijn een retorsiebeschikking uit te vaardigen.

Vele leden waren juist wat huiverig ten aanzien van de mogelijkheid dat in plaats van een retorsiebesluit ter voorziening in spoedgevallen een ministeriële retorsiebeschikking wordt uitgevaardigd. Zulk een beschikking kan onmiddellijk ingaan, op het S.E.R.-advies behoeft niet gewacht te worden en er verstrijken acht maanden alvorens het parlement – indien het dat wenst – er iets aan zou kunnen doen. De vraag rees of deze procedure niet kan worden bekort. De mening van de S.E.R., dat op genoegzame wijze waarborgen zijn geschapen dat het beleid zich niet onttrekt aan de beoordeling van rechtstreeks betrokkenen en van het parlement was naar de mening van deze leden bepaald betwistbaar.

Enkele leden stelden het vraagstuk van de tijdsfactor in een ruimer verband. De memorie van toelichting geeft wat betreft de tijd, die nodig zal zijn voor het overleg met andere C.S.G.-landen geen optimistisch beeld. Kan een schatting gemaakt worden van de benodigde tijd? Naast dit overleg in C.S.G.-verband, vragen Nederlandse uitvoeringsbesluiten of beschikkingen overleg tussen vier bewindslieden. Hoeveel tijd zal dit gemiddeld vragen? Vervolgens moet voor een retorsiebesluit advies gevraagd worden aan de S.E.R. Is er een schatting te maken over de tijd, benodigd voor dit advies? Ten slotte gaat dan een retorsiebesluit niet werken binnen een termijn van twee maanden, nadat publikatie in het *Staatsblad* heeft plaatsgehad, dit laatste om de Staten-Generaal in de gelegenheid te stellen in dit stadium nog te interveniëren. Afgezien van mogelijke beroepsprocedures, zal het nemen van passende maatregelen naar de mening van enkele leden zoveel tijd vragen, dat het betreffende land of de landengroep zich tijdig op de maatregelen kan instellen, zodat het effect dat zij van de te nemen maatregelen verwachten niet groot is of zelfs geheel illusoir.

Gaarne zouden zij het oordeel van de bewindslieden over deze langdurige procedure en de reductie op het effect dat daarvan uitgaat vernemen.

Dezelfde leden vroegen of de bewindslieden kennis genomen hebben van de belangrijke rede die mr. J. J. Oyevaar in september 1969 gehouden heeft voor het internationale fiscale congres, waarin hij het verschil in groeicapaciteit voor de scheepvaart in de verschillende landen voor een groot deel toeschrijft aan het verschil dat de belastingwetten in de verschillende landen t.o.v. de scheepvaart maken. Hij stelde daar, dat vele landen de koopvaardij beschouwen als een verlenging van de export en de exportpromotie als een zaak van nationale prestige.

Hij wees hierbij op het feit, dat er in Nederland nog geen oplossing gevonden is voor het vraagstuk van de dubbele belasting, waardoor eerst de ondernemingswinst wordt wegbelast door de vennootschapsbelasting, waarna de fiscus nog een hap wegneemt door de uitgekeerde winst als inkomen te belasten. Plaatsen de hogere vennootschapsbelasting en de ongunstige investeringsaftrek de Nederlandse reder niet in een ongunstige positie t.o.v. de reder uit de Duitse Bondsrepubliek en vele andere landen? Zo hier geen sprake is van vlagdiscriminatie, is er dan geen aanleiding om te denken aan het zichzelf uit de markt prijzen, zo vroegen enkele leden zich af?

Moet het registreren van Nederlandse schepen op Curaçao soms mede in dit licht gezien worden? Enkele recente voorbeelden wezen naar de mening van deze leden in die richting.

De directeur van de K.N.S.M. deelde op laatstgehouden vergadering van aandeelhouders van deze maatschappij (maart 1970) mede dat twee multipurpose schepen, die de K.N.S.M. besteld heeft voor de dienst op Columbia en Venezuela waarschijnlijk op Curaçao geregistreerd zullen worden. Dachten deze leden bij deze mededeling eerst aan een bepaalde regionale binding, deze gedachte verdween bij de volgende mededeling toen bekend gemaakt werd dat de K.N.S.M. voor een dienst op Noord-Spanje zal samenwerken met de rederijen Maritima

el Norte, Euromar en DDG „Hansa”. Een schip dat voor dit doel besteld is en aan een exploitatiemaatschappij verhuurd zal worden, zal eveneens op Curaçao geregistreerd worden. Is hier niet duidelijk sprake van een zekere belastingvlucht? Is het ook waar dat verschillende grote Shell-tankers eveneens op Curaçao geregistreerd zijn? Kunnen de bewindslieden het verschil in belastingstelsel tussen Nederland en de overzeese rijkdelen uiteenzetten? Indien er bepaalde voordelen zitten in registratie van schepen op de Nederlandse Antillen, is er dan niet een bepaald gevaar, dat ook dit discriminatoir gaat werken en dat bij eventueel te treffen retorsie maatregelen de getroffen landen op onheuse wijze zullen verwijzen naar fiscale voordelen, welke in andere rijkdelen worden genoten?

Enige leden vroegen wat precies bedoeld is met de opmerking op blz. 6, rechterkolom, van de memorie van toelichting over de kwetsbare positie van de Nederlandse Antillen en Suriname.

De leden die in de voorlaatste alinea aan het woord waren zeiden dat de motivering dat een retorsiewet alleen voor Nederland en niet in Koninkrijksverband moet gelden, hen niet had overtuigd. Kunnen de bewindslieden niet overwegen het wetsontwerp het karakter van een Rijkswet te geven, waarbij tevens de moeilijkheid is opgelost om een wet van 8 augustus 1850 *Stb.* 49 met een regeling, die volgens de memorie van toelichting lapidair en verouderd is (blz. 6, rechterkolom) in te trekken?

Deze leden gaven duidelijk de voorkeur aan het intrekken van deze verouderde wetgeving; mocht dit niet zonder meer mogelijk zijn dan zouden zij er voor willen pleiten de inhoud van de nog geldende bepalingen in het huidige wetsontwerp op te nemen. Op deze wijze wordt de overzichtelijkheid van de wetgeving bevorderd en wordt bovendien een wetgeving, die elementen bevat welke heel sterk aan het koloniale tijdperk herinneren buiten werking gesteld. De vraag is bovendien gewettigd of bepalingen als het heffen van verhoogd tonnengeld, als genoemd in bedoeld artikel 8 van de wet van 8 augustus 1850 nog uitvoerbaar zijn, nadat heffingen van vuur-, ton- en bakengeld reeds bij wet van 3 juni 1875 (*Stb.* 101) zijn vervallen.

## De artikelen

### *Artikel 2, eerste lid*

Enige leden merkten op dat de tekst van dit onderdeel van het voorstel suggereert dat „Wij” op kunnen treden als gezagvoerder van een zeeschip respectievelijk als eigenaar van een onderneming. Ook wordt de suggestie gewekt dat „Wij” op grond van dit artikel bepaalde handelingen kunnen verbieden zonder dat „Wij” daar „vergunning van Onze Minister” voor nodig hebben. Teneinde deze misverstanden uit de weg te ruimen ware de tekst als volgt te lezen:

a. verbieden, dat, zonder vergunning van Onze Minister,

1°. de gezagvoerder van een zeeschip, varende onder een bij die maatregel aangewezen vlag, met dat zeeschip goederen vervoert over Nederlandse wateren;

2°. de eigenaar van een onderneming opzettelijk bewerkstelligt, dat goederen worden vervoerd met een zeeschip, varende onder een bij die maatregel aangewezen vlag;

3°. een Nederlands zeeschip ter uitvoering van een overeenkomst van huur en verhuur of van tijdbevrachting ter beschikking wordt gesteld van een natuurlijke of rechtspersoon, gevestigd in een bij die maatregel aangewezen land.

Overigens merkten meerdere leden op dat het woord „aanwezige” in artikel 2, lid 1, onder a, 1° „aangewezen” dient te zijn.

### *Artikel 2, lid 1, onder a, 2°.*

Rijst hier niet het probleem dat het „opzettelijk bewerkstelligen” zal moeten worden bewezen? Slaat „eigenaar van een onderneming” ook op de expediteur die van een exporteur opdracht krijgt te zorgen dat c.i.f. verkochte goederen vóór een bepaalde uiterste datum te bestemder plaatse zijn, zodat de expediteur gedwongen is van een schip gebruik te maken

dat vaart onder een vlag waartegen retorsiemaatregel is getroffen? Is uitvoer in transito via een buitenlandse haven – bij voorbeeld Antwerpen of Bremen – niet een gemakkelijke manier om aan het verbod te ontsnappen?

De Regering stelt dat het gaat om in Nederland gegeven opdrachten en richtlijnen omdat de Nederlandse overheid weinig of geen vat heeft op handelingen in het buitenland, zeker wanneer de handelende personen buitenlanders zijn, en omdat volkenrechtelijke bezwaren kunnen worden ingebracht tegen een strafbaar stellen van gedragingen van buitenlanders in het buitenland. Is het juist om te stellen, dat de wetstekst desondanks insluit de strafbaarstelling van zeker Nederlanders, misschien ook buitenlanders in het buitenland?

*Artikel 2, lid 1, onder a, 3°.*

Hoe moet gehandeld worden in geval van huurkoop?

*Artikel 2, lid 2.*

Kan toepassing van dit artikel de Regering in een bepaald geval niet in een uiterst netelige positie brengen? Brazilië is bijv. een van de landen waar vlagdiscriminatie hoogtij viert, een discriminatie die naar enkele leden vernamen zelfs zo ver gaat dat in geval van congestie in een haven het laatst binnengekomen Braziliaanse schip het eerst een ligplaats krijgt en wordt afgehandeld. Indien nu Brazilië een aantal schepen onder de vlag van een E.E.G.-land, tevens lid van de Consultative Shipping Group chartert, genieten dan niet-Braziliaanse schepen dezelfde voorrechten als Braziliaanse schepen? Gesteld nu dat de Nederlandse Regering een retorsiemaatregel tegen Brazilië neemt, dan zou die maatregel ook gelden tegen die gecharterde schepen varend onder de vlag van mede-lid van de E.E.G. en van de C.S.G. Is dit niet een weinig aantrekkelijk perspectief?

*Artikel 2, lid 3.*

Waarom zijn hier geen uitzonderingen gemaakt voor:

- a. passagiersschepen uit het betrokken land;
- b. gevallen van acute ziekte van opvarenden (bemanninglid of passagier) van een vrachtschip?

Wijzen de hier genoemde uitzonderingen (doorvaart, onder houdswerkzaamheden, herstelwerkzaamheden, bunkeren, proviand innemen) er niet op, dat het uitsluitend om de verdediging van de nationale economische belangen gaat en dat de „verdediging van de vrijheid van dienstverlening bij het vervoer ter zee” nauwelijks een rol speelt?

*Artikel 2, lid 5*

Zijn de bewindslieden bereid er voor zorg te dragen dat in de commissie als bedoeld in artikel 43 van de Wet op de Bedrijfsorganisatie (*Stb.* 1950, K 22) naast de reders ook de organisatie van zeeverladers zal zijn vertegenwoordigd? Gebleken is immers dat de meningen van de reders en de verladers over de te nemen maatregelen – zowel wat de redenen als de aard en het tijdstip betreft – nogal uiteen lopen.

Waarom wordt niet voorgeschreven dat van het horen van de S.E.R. c.a. mededeling wordt gedaan? Geheimhouding kan geen argument zijn, want ontvangst van een advies moet wel gemeld worden.

*Artikel 3, lid 2*

De Regering zegt geen bepaling in de wet te kunnen opnemen die inhoudt dat een retorsiemaatregel zal worden ingetrokken zodra het discriminerende optreden ongedaan zal zijn gemaakt door het andere land. Er wordt echter wel toegezegd dat in een dergelijk geval de spoedige intrekking van de retor-

siemaatregel, met inachtneming van de internationale afspraken, zal worden bevorderd. Waarom is in de wetstekst dit laatste niet opgenomen?

Mag worden aangenomen dat in alle voorkomende gevallen de indiening van een wetsontwerp als hier bedoeld zal worden bevorderd, of is het denkbaar dat in bepaalde gevallen een discriminerend land na drie jaar bevoorrechtiging vrijuit zal gaan?

*Artikel 4, lid 1*

De Regering stelt dat, wanneer het gaat om een verbod behoudens vergunning er doorgaans weinig of geen aanleiding zal zijn tot het geven van ontheffingen. Het woordje „weinig” suggereert dat het toch wel denkbaar is. In welke gevallen is dit dan het geval?

Ontheffing wordt alleen op aanvraag verleend terwijl bij vrijstelling geen sprake is van een aanvraag. Betekent dit dat vrijstellingen uitsluitend zonder aanvragen worden verleend of kunnen ze ook na aanvraag worden gegeven? In het eerste geval: waarom worden ze nooit na aanvragen verleend? In het tweede geval komt de vraag op, waarom in de artikelen 6, 7 en 8 dan ook niet, behalve de vergunningen en ontheffingen, de vrijstellingen worden genoemd.

*Artikel 4, lid 2*

Waarom wordt hier niet ook de Minister van Buitenlandse Zaken genoemd, die immers wel genoemd wordt in artikel 2, lid 4?

*Artikel 8*

Waarom wordt hier uitsluitend de Minister van Verkeer en Waterstaat genoemd en wordt hier niet ook gesproken van de Ministers van Economische Zaken, van Landbouw en Visserij en van Buitenlandse Zaken?

Waarom komt het de Regering minder juist voor om de mogelijkheid van beroep te openen bij een groepsgewijze intrekking van vergunningen of ontheffingen?

Aldus vastgesteld 1 juli 1970.

NEDERHORST  
 POSTHUMUS  
 ZEGERING HADDERS  
 VAN KOEVERDEN  
 VAN DER PEIJL  
 ASSMANN  
 AANTJES  
 HARMSSEN  
 WESTERTERP  
 SCHAKEL  
 VAN DER SPEK  
 LEMS  
 DIJKSTRA  
 VAN ROSSUM  
 GEURTSSEN.

## BIJLAGE I

**DEVELOPMENT OR EXPANSION OF MERCHANT  
MARINES IN DEVELOPING COUNTRIES****Assistance to shipping****The Committee on Shipping**

**Recalling** paragraph 8 of resolution 12 (II) which made a reference to paragraph 63 of the Report of the Fourth Committee of the Second session of the Conference and having considered U.N.C.T.A.D.'s report on "The nature and extent of cargo reservation" (TD/B/C.4/63 and Add 1),

**Taking into account** the views expressed on the subject at the fourth session of the Committee on Shipping,

**Noting** that even developed countries assist or in some cases protect their shipping industries and that developing countries have the possibility of applying similar methods,

1. **Affirms** that the development of merchant marines of developing countries would take place within the framework of their development plans or policies and in accordance with the priorities determined by the countries themselves;

2. **Declares** that the shipping industries of developing countries may require special government attention, assistance, promotion and protection especially at the infant stage of their development;

3. **Recognizes** therefore that developing countries have the same right to assist, to promote and to protect their merchant marines through the adoption of such measures as may bring them to a stage where they shall be able to compete in the international freight market and have an increasing and substantial participation in the carriage of maritime cargoes, especially those generated by their own foreign trade;

4. **Recognizes** that in adopting measures for assistance, promotion and protection of their merchant marines all countries should respect the responsibility of all governments with respect to shipowners, shippers and related interests.



## BIJLAGE II

## EUROPEES PARLEMENT

Schriftelijke vraag nr. 462/69 van de heer Vredeling aan de  
Commissie van de Europese Gemeenschappen

*Betreft:* Nederlands wetsontwerp  
betreffende retorsiemaatregelen op  
het gebied van de zeescheepvaart

1. Heeft de commissie kennis genomen van het door de Nederlandse Regering bij het parlement ingediende wetsontwerp betreffende regelen inzake het treffen van retorsiemaatregelen op het gebied van de zeescheepvaart (kamerstuk nr. 10 523)?

2. Is het de commissie ook opgevallen dat de opstellers van dit wetsontwerp blijkbaar zo weinig waarde hechten aan het bestaan van de Europese Economische Gemeenschap, dat zij hieraan nog geen letter wijden in de overigens uitvoerige memorie van toelichting bij dit wetsontwerp, terwijl anderzijds alleen over België, waar blijkbaar eveneens dergelijke wettelijke regelen tegen vlagbevoorrechtiging in voorbereiding zijn, wordt opgemerkt: „zulks is uiteraard voor ons land van belang, omdat vermeden dient te worden dat deviatie van verkeer zou optreden bij een eventuele toepassing van Nederlandse wettelijke regelen” (blz. 5/6 van bedoeld kamerstuk)?

3. Wat vindt de commissie van de toestand dat elke lidstaat op eigen houtje zijn retorsiemaatregelen op het gebied van de zeescheepvaart treft?

4. Indien de commissie van mening is dat een gecoördineerd, zoal niet gezamenlijk optreden van de (lid-staten der) Gemeenschap op dit terrein gewenst is, niet in het minst met het oog op de besprekingen in U.N.C.T.A.D.-verband over het vraagstuk van de vlagbevoorrechtiging in ontwikkelingslanden, welke stappen denkt zij dan te ondernemen om hiertoe te komen?

**Antwoord op schriftelijke vraag nr. 462/69 van  
de heer Vredeling**

(ingezonden 14 april 1970)

1. De commissie heeft kennis genomen van het op 29 januari 1970 door de Nederlandse Regering bij de Tweede Kamer van de Staten-Generaal ingediende wetsontwerp betreffende het nemen van retorsiemaatregelen op het gebied van de zeescheepvaart (*Handelingen* 1969-1970 - 10 523).

2. Het is de commissie opgevallen dat in de memorie van toelichting op dit wetsontwerp geen enkel gewag wordt gemaakt van een actie in het kader van de Gemeenschap of zelfs van enige gecoördineerde actie van de lid-staten.

3 en 4. De commissie is van mening dat het in het belang van de zeescheepvaart van de lid-staten is dat elke actie hunnerzijds op dit gebied en in het bijzonder ter bestrijding van vlagdiscriminatie dient te vallen onder de tenuitvoerlegging van artikel 84, lid 2, van het E.E.G.-Verdrag.

Ofschoon artikel 84, lid 2, van het verdrag niet, zoals andere bepalingen van het verdrag waaronder artikel 75, formeel een recht van initiatief toekent, is de commissie voornemens de tenuitvoerlegging van een gemeenschappelijke actie op het gebied van de zeescheepvaart in de komende maanden opnieuw aan de raad voor te leggen. Zij zal bij die gelegenheid wijzen op het probleem van de vlagdiscriminatie.

Bij gebreke aan doeltreffende voorschriften van de Gemeenschap krachtens artikel 84, lid 2, voornoemd, zou artikel 116 van het E.E.G.-Verdrag, waarin een gemeenschappelijke actie van de lid-staten in het kader van de internationale organisaties, die een economisch karakter dragen, wordt voorgeschreven, kunnen worden toegepast ten aanzien van de werkzaamheden in het kader van de U.N.C.T.A.D., voor zover het probleem van de vlagdiscriminatie voor de gemeenschappelijke markt van bijzonder belang is.