

Zitting 1971 – 11 448 (R 813)

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Volksrepubliek Polen inzake de handelsscheepvaart, met Protocol; 's-Gravenhage, 21 mei 1971

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Nr. 1

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen: 17 september 1971.

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 Gevolmachtigd Minister van Suriname onderscheidenlijk de Nederlandse Antillen te kennen worden gegeven uiterlijk op 19 oktober 1971.

's-Gravenhage, 6 september 1971.

Ter voldoening aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 60 en onder verwijzing naar het derde lid van artikel 61 van de Grondwet, alsook naar het eerste lid van artikel 24 van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer U Hoogedelgestrengte hierbij de Engelse tekst en de vertaling in het Nederlands over te leggen van de op 21 mei 1971 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Volksrepubliek Polen inzake de handelsscheepvaart (*Trb.* 1971, 112).

Een toelichtende nota bij deze overeenkomst gelieve u hiernaevens aan te treffen.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft zal deze overeenkomst voor het gehele Koninkrijk gelden.

Aan de Gouverneurs van Suriname en de Nederlandse Antillen is verzocht hogergenoemde stukken op 17 september 1971 over te leggen aan de Staten van Suriname, onderscheidenlijk van de Nederlandse Antillen.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,
N. SCHMELZER.

Toelichtende nota

De onderhavige overeenkomst is tot stand gekomen op initiatief van de Nederlandse Regering. Aanleiding daarvoor was het feit dat het Nederlandse aandeel in het zeevervoer van en naar Polen steeds geringer werd en het niet mogelijk bleek op grond van het nog steeds van kracht zijnde Nederlands-Poolse Handelsverdrag van 1924 (*Stb.* 1925, 198) tot een regeling van de scheepvaartvraagstukken te komen. Alvorens tot het voeren van de besprekingen over te gaan, werden in het kader van de Beneluxafspraken, de betrokken Belgische autoriteiten van de besprekingen op de hoogte gesteld; door hen werden geen wensen of bezwaren naar voren gebracht.

Van Nederlandse zijde is er naar gestreefd de inhoud van de overeenkomst in grote lijnen te doen aansluiten bij die van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Unie van Socialistische Sowjet Republieken inzake de Handelsscheepvaart (*Trb.* 1969, 115).

In onderling overleg werd evenwel besloten, in afwijking van de overeenkomst met de Sowjet-Unie, geen artikelen op te nemen met betrekking tot de rechten van houders van zeemansboekjes, aangezien deze materie afdoende is geregeld in het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee (laatstelijk *Trb.* 1967, 174), waarbij beide Staten partij zijn.

Aan

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

De besprekingen hebben geleid tot het tot stand komen van de onderhavige overeenkomst die op 21 mei 1971 te 's-Gravenhage werd ondertekend (*Trb.* 1971, 112).

Voor de Polen is dit de eerste scheepvaartovereenkomst, die zij met een Westeuropees land hebben afgesloten.

Het stemt tot voldoening dat de Poolse regering bereid was een principiële erkenning van de vrijheid van handelsscheepvaart te aanvaarden als uitgangspunt van de overeenkomst. Dit voor het Nederlandse scheepvaartbeleid zo belangrijk beginsel is neergelegd in *artikel 2* van de overeenkomst, waarvan de tekst nauw aansluit aan die van het desbetreffende *artikel 3* van de overeenkomst met de Sowjet-Unie.

Het is in dit verband van belang op te merken dat er van Poolse zijde op is aangedrongen in de preambule tot uitdrukking te brengen dat beide partijen tot de ontwikkeling van de internationale scheepvaart wensen bij te dragen op basis niet alleen van het beginsel van vrijheid maar ook van non-discriminatie. Tegen deze aanvulling bestaat wat Nederland betreft uiteraard geen bezwaar.

In de preambule wordt voorts uitdrukkelijk verwezen naar de scheepvaarbepalingen in het eerdergenoemde Pools-Nederlandse Handelsverdrag van 1924. Op Pools verzoek is in de preambule tevens een verwijzing opgenomen naar internationale verdragen welke voor beide staten verbindend zijn, waarbij als voorbeelden zijn genoemd het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee (laatstelijk *Trb.* 1967, 174) en de Algemene Overeenkomst inzake tarieven en handel (laatstelijk *Trb.* 1970, 148).

Artikel 1 geeft aan op welke schepen van beide partijen de overeenkomst betrekking zal hebben, waarbij vissersschepen en fabrieksschepen worden uitgezonderd. Aan het Poolse verlangen om overeen te komen dat opleidingsschepen voor de koopvaardij niet ongunstiger zullen worden behandeld dan de schepen bedoeld in *artikel 1*, is voldaan door het opnemen van een bepaling in het bij de overeenkomst behorende protocol.

Het in *artikel 2* neergelegd beginsel van de vrijheid van handelsscheepvaart is in *artikel 3* nader uitgewerkt.

In het *eerste lid*, onder *a* en *b* van dit *artikel*, komen partijen overeen, de ontwikkeling van het vervoer overzee tussen beide landen te zullen bevorderen, eventueel daarbij bestaande belemmeringen uit de weg te ruimen en in elk opzicht de deelname te vergemakkelijken van schepen van beide partijen in het vervoer overzee tussen beide landen.

Aan het vervoer naar en van derde landen zullen partijen elkaar ingevolge het bepaalde in *lid 1*, onder *c*, geen belemmeringen in de weg leggen.

In *artikel 3*, *tweede lid*, wordt onderstreept dat het bepaalde in het eerste lid onverlet laat het recht van schepen onder de vlag van derde landen om deel te nemen aan het vervoer tussen de havens van beide landen.

Aangezien het Nederlands-Poolse Handelsverdrag van 1924 reeds de nodige bepalingen bevat betreffende de behandeling

van schepen in de havens, beperkt *artikel 4* zich tot de *toegang tot de havens*.

Ten aanzien daarvan komen partijen overeen dat zij de schepen van de andere partij dezelfde behandeling zullen geven als de eigen schepen. Een uitzondering hierop vormen havens en gebieden die geheel of hoofdzakelijk zijn bestemd voor gebruik door oorlogsschepen.

Artikel 5 scheidt voor geen van beide partijen verplichtingen, die niet reeds voortvloeien uit het door hen bekrachtigde Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee (laatstelijk *Trb.* 1967, 174).

Op grond van *artikel 6* zal elk der partijen de meetbrieven en andere scheepspapieren, die door de andere partij overeenkomstig de bestaande nationale wetgeving worden afgegeven, erkennen. Hermeting van de scheepstonnage zal slechts in uitzonderingsgevallen kunnen plaatsvinden, in overeenstemming met de ter zake bestaande beide partijen bindende internationale regelen.

Artikel 7 heeft betrekking op vermindering van dubbele belasting van scheepvaartonderneming; zij zullen uitsluitend onderworpen zijn aan belasting op de winst in de Staat waar de leiding van de onderneming in feite is gevestigd. De regeling komt geheel tegemoet aan de Nederlandse wensen ter zake.

Ingevolge *artikel 8* zullen Partijen de contacten tussen zowel de bij de scheepvaart betrokken overheidsdiensten als de belanghebbende scheepvaartondernemingen zoveel mogelijk bevorderen.

In *artikel 9* komen Partijen overeen een Gemengde Commissie in te stellen met een ruim mandaat. Ondergetekenden achten het tot stand komen van een dergelijk overlegorgaan van wezenlijke betekenis.

Het stemt tot voldoening dat ook de Poolse autoriteiten daaraan veel waarde hechten. Op hun voorstel is in het tweede lid van *artikel 9* opgenomen dat de samenstelling en de werkwijze van de commissie binnen een jaar na het inwerking-treden van de overeenkomst tussen de betrokken overheidsdiensten zullen worden overeengekomen.

Overeenkomstig *artikel 10* zal de overeenkomst voor het gehele Koninkrijk gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
W. DREES.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
N. SCHMELZER.

De Minister van Financiën,
R. J. NELISSEN.