

Zitting 1975-1976

13 719 (R 1011)

## Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Volksrepubliek China inzake het zeevervoer; Peking, 14 augustus 1975

### Nr. 1

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen: 12 december 1975. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of de Gevolmachtigd Minister van de Nederlandse Antillen te kennen worden gegeven uiterlijk op 11 januari 1976.

### BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 2 december 1975

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 hierbij de Nederlandse en de Chinese tekst over te leggen van de op 14 augustus 1975 te Peking tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Volksrepubliek China inzake het zeevervoer (Trb. 1975, 96)<sup>1</sup>.

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

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneur van de Nederlandse Antillen is verzocht hogerge-noemde stukken op 12 december 1975 over te leggen aan de Staten van de Nederlandse Antillen.

De Gevolmachtigde Minister van de Nederlandse Antillen is van deze over-legging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
M. van der Stoep

<sup>1</sup> Nedergelegd op de bibliotheek ter inzage van de leden

## TOELICHTENDE NOTA

### Inleiding

Sedert enige tijd bestaat in de Volksrepubliek China een toenemende belangstelling voor de ontwikkeling van de scheepvaartbetrekkingen met het buitenland.

Het aandeel van Nederland in de internationale scheepvaart op China is van oudsher betrekkelijk groot geweest. Ook heden ten dage geeft een Nederlandse rederij twee maal per maand een afvaart van China op Afrika, terwijl in de vaart op Europa eveneens een Nederlands bedrijf is betrokken. Voorts spelen in de ongeregelde vaart, met name bij de Chinese graan- en kunstmestimporten, Nederlandse trampschepen een rol.

De Nederlandse havens nemen in het handelsverkeer van China met West-Europa een centrale plaats in. Gedurende de afgelopen vier jaar verdubbelden zich hier de activiteiten van Chinese scheepvaartmaatschappijen. Alleen al in Rotterdam werd in 1974 voor Chinese rekening een goederenomslag van bijna 1 mln. ton gehaald.

Dat men zich ook op hoog politiek niveau in China van Nederlands rol en kunde terzake bewust is, blijkt ook uit een opmerking van premier Chou En-Lai ten overstaan van de Nederlandse parlementaire delegatie, die in augustus 1973 een bezoek aan China bracht, «dat China met name o.a. in de zeescheepvaart veel van de Nederlanders zou kunnen leren». (zie Bijl. Hand. II – 12 677).

Toen medio vorig jaar door China aan buitenlandse rederijen een heffing van ongeveer 3% op de vrachtinkomsten uit uitgaande lading werd opgelegd, zulks onder gelijktijdige mededeling dat deze belasting niet geïnd zou worden bij schepen geregistreerd in landen waarmee China een scheepvaartovereenkomst heeft gesloten, heeft de Regering van het Koninkrijk zich tot Peking gewend met het verzoek de handelsscheepvaart door middel van een overeenkomst te formaliseren. Hierop werd door de Chinese autoriteiten positief gereageerd en werd door hen een ontwerp van een zodanige overeenkomst overgelegd. Op basis van dit ontwerp werd begin dit jaar in Peking door een delegatie van het Koninkrijk onderhandeld. De besprekingen konden betrekkelijk snel worden afgerond in de voorliggende overeenkomst.

Alvorens tot het voeren van besprekingen over te gaan, werden in het kader van de Beneluxafspraken de betrokken Belgische scheepvaartautoriteiten op de hoogte gesteld; door hen werden geen wensen of bezwaren naar voren gebracht.

Het doel van de overeenkomst is de handelsscheepvaart over en weer zo weinig mogelijk in de weg te leggen.

### De overeenkomst

In artikel 1 wordt onder meer bepaald dat de overeenkomst van toepassing is op koopvaardij-schepen die de vlag van het Koninkrijk of van de Volksrepubliek China voeren. Voor oorlogsschepen, researchschepen, visserijvaartuigen, jachten etc. gelden de bepalingen van de overeenkomst dus niet.

De artikelen 2 en 3 vormen de kern van de wijze waarop de scheepvaartbetrekkingen tussen de beide staten zijn neergelegd.

In artikel 2 wordt bepaald dat schepen die de vlag van het Koninkrijk of van de Volksrepubliek China voeren gerechtigd zijn passagiers- en vrachtdiensten te onderhouden tussen het grondgebied van beide staten of tussen het grondgebied van één van beide staten en dat van een derde staat. Hetzelfde geldt in beginsel ook voor buitenlandse schepen, die door Nederlandse of Chinese scheepvaartmaatschappijen zijn gehuurd. De schepen mogen daarbij de havens aandoen die zijn opengesteld voor de handel met het buitenland, dat wil zeggen dat havens of gedeelten van havens die in gebruik zijn bij bijvoorbeeld de Koninklijke Marine zijn uitgesloten.

Artikel 3 bevat een algemeen verbod tot het nemen van vlagdiscriminatoire maatregelen als daar schepen, waar deze overeenkomst op van toepassing is, bij betrokken zijn. Gezien de aard en strekking van deze overeenkomst beperkt dit discriminatieverbod zich tot de maritieme sector; tot handelsvoorwaarden die men discriminatoir kan achten, strekt deze bepaling zich niet uit.

Bij het verblijf in de territoriale wateren en de havens van beide staten worden volgens artikel 4 de schepen behandeld op basis van meestbegunstiging. Dezerzijds was aanvankelijk de voorkeur gegeven aan wederzijdse nationale behandeling. In het Koninkrijk genieten buitenlandse schepen principieel dezelfde behandeling als Nederlandse schepen, en in een aantal andere vrij recent door het Koninkrijk afgesloten scheepvaartovereenkomsten is zulks dan ook vastgelegd. China daarentegen heeft in geen van zijn scheepvaartverdragen een nationale behandelingsclausule en wenste ook in de onderhavige overeenkomst niet een zodanige clausule. Daar in de praktijk in Chinese havens buitenlandse schepen een voorkeursbehandeling plegen te genieten boven Chinese schepen, is door de delegatie niet op de aanvankelijke voorkeur geïnsisteerd.

De gebruikelijke uitzondering werd gemaakt ten aanzien van voorrechten die voortvloeien uit de deelname in een douaneunie. Verder werd volledigheidshalve aan het artikel toegevoegd dat de regelingen met betrekking tot binnenkomst, verblijf en verlaten van vreemdelingen onverlet blijven. Vermeldenswaard is verder dat ook ten aanzien van de brandstofvoorziening, die noodzakelijk is voor de te ondernemen reis, de meestbegunstiging zal worden toegepast.

Artikel 5 schept een verplichting, die voor het Koninkrijk reeds voortvloeide uit het op 9 april 1965 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee (laatstelijk Trb. 1974, 68). De Volksrepubliek China is geen partij bij dit Verdrag.

In artikel 6 worden de bepalingen van deze overeenkomst niet van toepassing verklaard op de cabotage. Een dergelijke bepaling is internationaal gebruikelijk geworden; het Koninkrijk is één van de weinige staten ter wereld die de nationale kustvaart niet aan de eigen vlag voorbehoudt.

Op grond van artikel 7 zal elk der partijen de zeebrieven, meetbrieven, etc. welke door de bevoegde autoriteiten van de andere partij overeenkomstig de nationale wetgeving worden afgegeven, erkennen.

Artikel 8 heeft tot gevolg dat binnen het Koninkrijk gevestigde scheepvaartmaatschappijen, ongeacht of zij met eigen of met gehuurde tonnage opereren, in China ten aanzien van hun inkomsten niet meer zullen worden belast. In de praktijk betekent dit een belangrijke besparing. Een en ander geldt vanaf de datum van inwerkingtreding van deze overeenkomst; van terugwerkende kracht is geen sprake.

Bij gebreke van een betalingsovereenkomst tussen het Koninkrijk en China werd in artikel 9 als aanvulling op het belastingsartikel overeengekomen dat het overmaken van gelden in principe vrij is. Het artikel is gegoten in de vorm van een beginselverklaring, die voor nadere uitwerking vatbaar is.

De artikelen 11–13 hebben betrekking op het betreden van het grondgebied van de ene partij door zeevarenden van de andere partij. De regeling komt neer op het volgende:

Elke zeeman moet in het bezit zijn van een papier, dat afgegeven is door de bevoegde autoriteiten van het land van herkomst van de betrokken zeeman en dat genoegzaam is te zijner identificatie. In artikel 11 worden de monsterboekjes afgegeven door het Koninkrijk en door de Volksrepubliek China over en weer als zodanig erkend.

Een zeeman, die in het bezit is van een zodanig papier, wordt het normale passagieren toegestaan, zonder andere formaliteiten dan de gebruikelijke: overlegging van de bemanningslijst aan de bevoegde autoriteiten door de kapitein en onderwerping aan de normale paspoort- en douanecontrole door de zeeman.

Als reisdocument is het monsterboekje van beperkte betekenis. Een zeeman kan slechts aan boord van zijn schip zonder paspoort China en het Koninkrijk binnenkomen. Uitsluitend in het kader van de normale uitoefening van zijn beroep mag de zeeman zich dan – na visering van het monsterboekje – bewegen over het grondgebied van de andere partij. In artikel 12 wordt een aantal gevallen genoemd waarin zulks mag: het reizen naar een andere haven om daar aan boord van een schip te gaan, het naar huis gaan, en het ontmoeten van een diplomatieke of consulaire functionaris van zijn land. In alle andere gevallen moet de zeeman in beginsel voorzien zijn van een paspoort. Bovenstaande regeling betekent in de praktijk dus dat, indien bij voorbeeld de bemanning van een Nederlands schip in Shanghai wordt afgelost, de nieuwe, per vliegtuig arriverende bemanning een gevisieerd paspoort bij zich moet hebben; de afgeloste bemanning daarentegen kan, na verkregen toestemming, voorzien van uitsluitend een monsterboekje naar huis.

Artikel 13 bevat ten slotte een op verzoek van het Koninkrijk opgenomen bepaling, inhoudende het recht om zeelieden die als ongewenste vreemdeling worden beschouwd toelating tot het grondgebied te weigeren.

In artikel 14 wordt bepaald dat de schepen en bemanningsleden zich binnen het grondgebied van de andere partij hebben te houden aan aldaar geldende regels. Afgezien werd van een uitdrukkelijke bepaling die de rechtsmacht van de ene partij ten opzichte van de schepen en bemanningsleden van de andere partij in een aantal gevallen beperkt. De voorkeur werd er aan gegeven het optreden van autoriteiten in een concreet geval te laten afhangen van de omstandigheden van het geval en het internationale gebruik in dezen.

In artikel 15 komen partijen overeen een gemengde commissie in te stellen. Een zodanige commissie, institutionele vorm gevend aan ad hoc contacten, is in de relatie tot een staatshandelland als China van wezenlijk belang. Het mandaat van de commissie is zodanig ruim dat desgewenst ook scheepvaartpolitieke zaken van multinationale aard kunnen worden besproken. In de overeenkomst is geen artikel opgenomen inzake haar territoriale werking in het Koninkrijk zodat zij voor het gehele Koninkrijk zal gelden.

Het stemt de Regering tot voldoening dat in het kader van een versteviging van de betrekkingen met China na de uitwisseling van ambassadeurs, bezoeken van een Nederlandse parlementaire delegatie en recent van de Minister van Buitenlandse Zaken aan China, en naast de contacten op cultureel en op handelsgebied, nu de betrekkingen op het gebied van de handels-scheepvaart zich hebben kunnen formaliseren in deze bevredigende overeenkomst.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. M. van Hulst

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
L. J. Brinkhorst