

Zitting 1976–1977

10 523

## Regelen inzake het treffen van retorsiemaatregelen op het gebied van de zeescheepvaart (Retorsiewet Zeescheepvaart)

Nr. 10

### EINDVERSLAG

Vastgesteld 26 januari 1977

Na ontvangst van de tweede nota van wijziging op het wetsontwerp heeft de bijzondere commissie<sup>1</sup> het commentaar daarop gevraagd van de organisaties die in het verleden ook reeds van hun opvattingen terzake van dit wetsontwerp blijk hadden gegeven jegens de commissie.

Commentaren zijn ingezonden door: de EVO-Raad van Zeeverladers en door de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging. De commentaren zijn ter inzage gelegd bij de bibliotheek der Kamer en aan de betrokken bewindslieden gezonden ter kennisneming.

De bijzondere commissie heeft de eer als volgt eindverslag uit te brengen over het wetsontwerp. De commissie tekent daarbij aan dat zij de mening van de Regering deelt dat het wetsontwerp op korte termijn behandeld moet worden.

### Algemeen

De leden van de P.v.d.A.-fractie hadden begrip voor de wens van de Regering, indien nodig, in de huidige vervoerssituatie met betrekking tot de zeescheepvaart retorsiemaatregelen te kunnen nemen. De leden van genoemde fractie waardeerden de door de Regering voorgestelde wijzigingen in het oude, niet afgehandelde wetsontwerp, zoals een voorgesteld vervallen van het begrip «verdediging van de vrijheid van dienstverlening bij het vervoer ter zee». Ook onderschreven zij het streven van de Regering om de nadelige effecten van verdere bilateralisering, en daardoor beperking van de vrije mededinging op de zeevervoersmarkt, zoveel mogelijk te beperken door in internationaal verband te streven naar regelingen met andere landen om binnen de ontstane beperkingen, die de leden van de P.v.d.A.-fractie zeker in het belang van de ontwikkelingslanden positief benaderen, een zo groot mogelijke vervoersmarkt in stand te houden.

De leden van de V.V.D.-fractie konden zich eveneens vinden in de aanpak van de Regering om op de voorgestelde weg te trachten op zo kort mogelijke termijn te kunnen komen tot een zekere bescherming van de economische belangen van de Nederlandse koopvaardij alsmede tegen de concurrentie vervalsende praktijken, die de positie van onze koopvaardij aantasten.

Overigens wilden zij vermeld zien dat de leden van de V.V.D.-fractie reeds lang aandringen op het treffen van maatregelen tegen de vlagbevoorrecht-

<sup>1</sup> Samenstelling: Aantjes (ARP), Tolman (CHU), Schakel (ARP), Peijnenburg (KVP), De Bekker (KVP), Van der Spek (PSP), Van Thijn (PvdA), Koning (VVD), voorzitter, Van Rossum (SGP), Roels (PvdA), Smit-Kroes (VVD), Dragstra (CPN), Terlouw (D'66) (plv. lid), Kombrink (PvdA), Koningh (DS'70), Rienks (PvdA), Van Kuijen (PPR), Van den Broek (KVP).

ting. Met name rekening houdend met wat zich thans in steeds verhevigde mate voordoet, moest het de V.V.D.-leden van het hart dat zij grote waarde hechten aan het feit dat ook via deze voorgestelde wetgeving onze steen bijgedragen kan worden om een klimaat te handhaven, waarin een gezond westers zeevervoersysteem kans heeft ook op langere termijn de stormen te overleven.

De leden van de V.V.D.-fractie zouden het op prijs stellen iets naders te mogen vernemen over de betekenis en de omvang van de prijszonderbieding op handelsroutes, waar ook Nederlandse scheepvaartbedrijven werkzaam zijn.

Het had de leden van de S.G.P.-fractie verheugd dat de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat na zijn duidelijke standpuntbepaling bij de eerste door hem verdedigde begroting, nl. dat hij wilde bevorderen dat dit wetsontwerp zou worden ingetrokken, mede door waarschuwingen uit de Kamer op dit voornemen is teruggekomen en dat hij thans gezamenlijk met andere bewindslieden de behandeling van dit wetsontwerp in enigszins gewijzigde versie wenst voort te zetten. De nog al radicale wijziging in dit standpunt klinkt slechts zwak door in de thans toegezonden nota van wijziging, reden waarom deze leden een nadere uiteenzetting van deze op zich zelf door hen gewaardeerde standpuntwijziging op prijs zouden stellen.

### **Betekenis voor ontwikkelingslanden**

De P.v.d.A.-fractieleden hadden hieromtrent al een opmerking doen opnemen in het voorgaande.

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen een overzicht van de afgelopen jaren van vlagbevoorrechtende maatregelen door ontwikkelingslanden die ten doel hebben de deelname aan het vervoer van de eigen im- en export op te voeren tot een redelijk aandeel. Wanneer is van Nederlandse zijde gewezen op economische nadelen verbonden aan unilaterale ladingsreserveringen, en welke alternatieven zijn toen aangegeven?

Wat betreft de ontwikkelingslanden willen de leden van de S.G.P.-fractie wel begrip tonen voor de mogelijkheid, dat jonge landen een groot deel van hun lading willen reserveren voor de eigen bestaande of op te bouwen vloot. Zij hadden er echter wel wat moeite mee indien er bepaalde landen zijn die niet primair als doel hebben het reserveren van eigen lading van hun land, maar om door prijszonderbieding de vloten van ontwikkelde en misschien zelfs van in ontwikkeling zijnde landen valse concurrentie aan te doen. Zij hoopten dat de bewindslieden met hen van mening zijn dat ook deze landen op grote schaal, met mogelijk zelfs schepen en bemanningen die niet aan redelijk te stellen eisen voldoen en die de internationale economische orde verstoren, toch ook onder de retorsiebepalingen kunnen vallen.

### **Betekenis voor de Staatshandellanden**

Bij de schriftelijke behandeling van het voorliggende wetsontwerp enkele jaren geleden is al duidelijk gewezen op de noodzaak van retorsiemaatregelen ten opzichte van de Oostbloklanden; de tussenliggende jaren hebben een ontwikkeling laten zien die bijna desastreus is voor de zeescheepvaart in de westerse economieën, aldus de S.G.P.-fractieleden.

Is het waar dat het Nederlandse marktaandeel in de zeescheepvaart in het vervoer van en naar de Oostblokstaten in alle gevallen beneden de 5% blijft?

Blijkt hieruit niet duidelijk dat de Nederlandse reders nauwelijks kans zien om daar lading te verkrijgen? Is de concurrentie van de Oostblokstaten in de zogenaamde cross-trade niet van nog groter belang? Is het de Oostblokstaten niet mogelijk om door middel van hun tariefstelling een deel van de markt te bemachtigen dat tot voor kort nog in handen was van westerse vervoerders, juist door het marktmechanisme dat in de zeescheepvaart wordt

toegepast, alsmede door een voortdurende uitbreiding van het aantal aangeboden afvaarten? Is het juist dat is vastgesteld dat op het traject USA-Japan de Russische rederij FESCO de conferencetarieven met 40 tot 50% onderbood? Is dit marktaandeel verkregen door een efficiëntere bedrijfsvoering of is dit marktaandeel verworven door toepassing van een tarievenpolitiek die alleen mogelijk is door het verschil in economisch systeem? Hoe kunnen de westelijke rederijen zonder hulp van hun overheden optornen tegen een dergelijke concurrentie?

Zijn de gegevens juist dat over de gehele wereld uitstaande orders voor nieuw te bouwen schepen 20% voor rekening van de COMECON-landen komen? Zullen tot 1979, voor zover bekend, voor rekening van de USSR 44 container- en ro-ro-schepen worden opgeleverd, waaronder schepen met een snelheid van 23 knopen en een capaciteit van 1400 20' containers per schip? Moet niet worden aangenomen dat voor dergelijke grote eenheden alleen voldoende emplot te vinden is in de vaart tussen de geïndustrialiseerde landen (voor de COMECON-landen zijn dit cross trades, d.w.z. vaargebieden waarin zij als niet-nationale derde-vlaglijnen opereren)?

Wordt de uitzonderlijke groei van diverse COMECON-vloten niet slechts ten dele verklaard uit economische noodzaak? Worden de verdere doeleinden die een wezenlijke rol blijken te spelen niet o.m. duidelijk uit strategische achtergronden? Hebben de bewindslieden in dit verband kennis genomen van de volgende citaten uit het in Oost-Berlijn verschenen boek «Ökonomie des Seetransportes»: «Bei allen seeverkehrspolitischen Massnahmen verwirklicht der sozialistische Staat konsequent die Einheit von Politik und Ökonomie». Men beoogt onder meer «die Entwicklung eines eigenen Liniennetzes... um den anti-imperialistischen Einfluss auf den Linienfrachtmärkten zu verstärken.» «Die sozialistische Seefahrt hat auch eine militärisch-strategische Funktion, deren Realisierung das Vorhandensein einer genügend grossen und zweckmässig strukturierten Seehandelsflotte voraussetzt?»

Moet de regelmatige uitwisseling tussen officieren en manschappen van de USSR-marine- en koopvaardij schepen niet mede in dit licht bezien worden en wat voor maatregelen achten de bewindslieden geëigend om aan het hier gesignaleerde kwaad paal en perk te stellen?

Is het bekend dat deze desastreuze concurrentie ertoe geleid heeft dat in de Verenigde Staten een wetsontwerp in voorbereiding is waardoor in de toekomst dergelijke praktijken kunnen worden bestreden?

Heeft de totstandkoming van dit wetsontwerp mede zijn grondslag in de gegevens van de Amerikaanse reders die hun regering er op gewezen hebben dat omstreeks 1980 de Amerikaanse transatlantische en transpacific routes zullen worden gemonopoliseerd door de COMECON-rederijen, die dan hun tarieven aan de Amerikaanse importeurs naar willekeur zullen opleggen?

Is bovendien het gevaar niet groot, dat de COMECON-transportorganisaties zowel in het zee- als landverkeer door inzage van de ladingdocumenten volledig inzicht in de Westerse handel verwerven?

Schept het verdringen van de Westeuropese transportondernemingen uit het nationale en internationale verkeer dan niet veel meer dan alleen vervoerspolitieke problemen? Geldt dit ook niet in het minst de werkgelegenheid op de vloot, alsook de werkgelegenheid in de toeleverende nationale industrieën? Moet niet gevreesd worden dat tegenover verlies aan werkgelegenheid door het verdwijnen van de nationale scheepvaart, geen extra bijdrage voor de werkgelegenheid in de Nederlandse havens staat, daar de COMECON-landen nauwelijks tot het achterland van de Nederlandse havens kunnen worden gerekend en uitbreiding van de COMECON-dienstverlening in de Nederlandse havens alleen ten koste gaat van de eigen – en andere Westeuropese – koopvaardij en geen hogere omzet voor de Nederlandse havens betekent?

## **Optreden in communautair verband**

Om het streven van de Regering in communautair verband op te treden te effectueren is het naar het oordeel van de leden van de P.v.d.A.-fractie noodzakelijk dat alle lid-staten van de Europese Gemeenschap over een beleidsinstrument in deze beschikken, omdat anders een gat zou blijven bestaan en men in EG-verband niet zeer effectief zou kunnen optreden.

Kan de Regering mededelen of, en zo ja, welke maatregelen de Belgische regering overweegt? Welke stappen zou de Nederlandse Regering, liefst in samenwerking met de regeringen van andere lid-staten der EG, eventueel bij de Belgische regering overwegen?

De leden van de P.v.d.A.-fractie onderschreven het standpunt van de Regering dat slechts in zeer noodzakelijke omstandigheden tot het nemen van retorsiemaatregelen dient te worden overgegaan.

Is het de bedoeling van de Regering, zo vroegen deze leden zich af, de eventuele retorsiemaatregelen uitsluitend in communautair verband te nemen, of blijft er in de gedachtengang van de regering ruimte voor eenzijdige toepassing door Nederland? De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden zich, vóór het antwoord van de Regering is ontvangen, over dit laatste punt nog van een oordeel willen onthouden.

De leden van de V.V.D.-fractie waren benieuwd of er na 11 december 1975 nog Nederlandse initiatieven geweest zijn om binnen de EG tot behandeling van de code-problematiek te komen. Zolang het-EG afweerinstrumentarium nog niet waterdicht is, zal in de ogen van deze leden een doelmatige toepassing van nationale maatregelen in gecoördineerd EG-verband niet wel mogelijk zijn. Welke is de reactie op het gestelde door de EVO- Raad van Zeeverladers dat de Nederlandse Regering zich zal onthouden van een eenzijdige instelling van afweermaatregelen, en de verdedigingswetgeving slechts zal toepassen in-EG verband? Is het bericht juist dat de Belgische regering soortgelijke maatregelen wil treffen als die welke in het onderhavige wetsontwerp aan de orde zijn?

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen in dit verband of de Nederlandse Regering in nauw overleg met de Beneluxpartners alles in het werk wil stellen dat ook in de andere landen gelijksoortige wettelijke bepalingen van kracht worden. Hoe zal in de toekomst in EG-verband tegen prijsonderbiedingen van COMECON-landen en van enkele ontwikkelingslanden met een extreme scheepvaartpolitiek worden opgetreden?

### **Artikel 2 lid 5**

Zou het niet wenselijk zijn, zo vroegen de leden van de V.V.D.-fractie zich af, om hier expliciet de EVO- Raad van Zeeverladers als lid van de commissie te vermelden, gezien het belang van de im- en exportindustrie bij deze materie?

Onder het voorbehoud dat de Regering op bovenstaande vragen tijdig voor de openbare behandeling van het wetsontwerp schriftelijk zal antwoorden, acht de commissie hiermee deze openbare behandeling genoegzaam voorbereid.

De voorzitter van de bijzondere commissie,  
Koning

De griffier van de bijzondere commissie,  
Hubert