

**23 647**

**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Estland inzake scheepvaart; Tallinn, 24 maart 1993**

**Nr. 1**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 11 maart 1994

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 14 maart 1994.

De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van beide Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 13 april 1994.

Ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet,<sup>1</sup> de Raad van State gehoord, heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen de op 24 maart 1993 te Tallinn tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Estland inzake scheepvaart (Trb. 1993, 61 en 89).<sup>2</sup>

Een toelichtende nota bij het verdrag treft U eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken, a.i.  
R. F. M. Lubbers

<sup>1</sup> Art. 91, (1), add. art. XXI, (1)(a) G. W. en art. 61, (3), G.W. 1972.

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

## TOELICHTENDE NOTA

Tot in 1991 was de bilaterale scheepvaartrelatie tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Estland (evenals die met de overige twee Baltische Staten) geregeld bij de op 28 mei 1969 te Moskou tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Unie van Socialistische Sovjet-Republieken inzake de Handelsscheepvaart, met Protocol (Trb. 1969, 115; laatstelijk Trb. 1973, 74).

Na het uiteenvallen van de Sovjetunie ontstond er op dit terrein een vacuüm, dat onduidelijkheid ten aanzien van de positie van Nederlandse rederijen of de behandeling van hun schepen in Estische havens met zich mee zou kunnen brengen.

Deze ontwikkeling, plus de nog steeds onzekere politieke en economische situatie in Estland maakten het wenselijk een bilateraal scheepvaartverdrag te sluiten ter opvolging van het vroegere verdrag met de Sovjetunie. Mede gelet op de strategische ligging en de toekomstperspectieven van de Estische havens worden door middel van het onderhavige verdrag de belangen van de Nederlandse maritieme sector in Estland veilig gesteld.

Het verdrag is gebaseerd op de vrijheid van scheepvaart en regelt naast de wederzijdse vrije toegang tot de bilaterale vaart op beide landen tevens de vrije toegang tot aansluitend multimodaal vervoer over land (artikelen 2, 3, tweede lid, en 4).

Een en ander is volledig in overeenstemming met de internationale verplichtingen die Nederland in het kader van de EG, de OESO en UNCTAD is aangegaan. In artikel 3, eerste lid, is bovendien expliciet vastgelegd dat het verdrag in overeenstemming met internationale verplichtingen zal worden toegepast.

Het verdrag garandeert voorts dat schepen van beide Partijen in de havens van Estland resp. Nederland op gelijke wijze behandeld zullen worden als onder de eigen vlag (artikelen 5 en 6).

De artikelen 7 en 8 voorzien in voorkoming van dubbele belasting van inkomsten uit scheepvaartactiviteiten en de vrije transfer van gelden in convertibele valuta.

De artikelen 9 tot en met 14 betreffen standaardclaususes die voorkomen in alle scheepvaartverdragen. Zij regelen de behandeling van zeelieden (artikelen 9 t/m 12), de bijstand bij schipbreuk (artikel 13) en de toepasbaarheid van nationale wetgeving op schepen indien zij zich in de havens of territoriale wateren van een der verdragsluitende Partijen bevinden (artikel 14).

Artikel 15 voorziet in de instelling van een Gemengde Commissie, waarin de werking van het verdrag regelmatig besproken kan worden.

Het verdrag zal voor wat het Koninkrijk betreft alleen voor Nederland gelden. De mogelijkheid om door middel van een notawisseling tot uitbreiding van de gelding na het verdrag tot de Nederlandse Antillen en Aruba over te gaan is voorzien in artikel 16. Het verdrag wordt voorlopig toegepast, hetgeen noodzakelijk werd geacht met het oog op de hierboven omschreven commerciële belangen die een spoedige regeling behoeften. Het onderhavige verdrag komt overigens in grote lijnen overeen met het scheepvaartverdrag van 1969.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
J. R. H. Maij-Weggen

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
P. H. Kooijmans