

Vergaderjaar 2002–2003 Nr. 193

**28 850**

**Overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en de Volksrepubliek China anderzijds; Brussel, 6 december 2002**

**Nr. 1**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

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

Den Haag, 10 april 2003

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 11 april 2003.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van de 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 11 mei 2003

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen de op 6 december 2002 te Brussel totstandgekomen Overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en de Volksrepubliek China anderzijds (Trb. 2003, 6).<sup>1</sup>

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

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
J. G. de Hoop Scheffer

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

## TOELICHTENDE NOTA

### 1. Doelstelling van het verdrag

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State).

Doel van het verdrag is het verbeteren van de condities voor het maritiem vervoer tussen de Europese Gemeenschappen en haar lidstaten enerzijds en China anderzijds, inclusief intermodaal vervoer, gebaseerd op de beginselen van vrije verlening van maritieme diensten, vrije toegang tot lading en onbeperkte toegang tot het gebruik van ondersteunende diensten en een non-discriminatoire behandeling ten opzichte van nationale ondernemingen, wat betreft toegang tot havens, gebruik van infrastructuur, alsmede bijbehorende vergoedingen en heffingen, douaneformaliteiten en toewijzing van aanlegplaatsen en laad- en losfaciliteiten.

### 2. Voorgeschiedenis van het verdrag

Op 12 februari 1998 is door de Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad bijeen, aan de Commissie een mandaat verstrekt om namens de Europese Gemeenschappen en haar lidstaten een verdrag met China inzake zeevervoer uit te onderhandelen. De onderhandelingen, waarbij de Commissie is bijgestaan door een speciaal comité van vertegenwoordigers van de lidstaten, zijn succesvol afgerond; de ontwerp-verdragstekst is op 12 december 2001 door de Commissie geparafeerd.

### 3. Hoofdpijnen van het verdrag

Afgezien van de liberale handelsbeginselen in het algemeen, waarop het verdrag is gebaseerd, is het ook bijzonder dat het verdrag voorziet in het over en weer vrijgeven van het feeder vervoer. Dit is het vervoer tussen meerdere havens van een land, waarbij de lading die geladen of gelost wordt een buitenlandse bestemming heeft, dan wel afkomstig is uit het buitenland. China was hier lange tijd niet toe bereid. Binnenlands vervoer (cabotage) blijft enkel voorbehouden aan de nationale scheepvaart-ondernemingen.

Een andere bijzonderheid is, dat het verdrag het mogelijk maakt voor bedrijven van lidstaten van de Europese Gemeenschappen een honderd procent-dochteronderneming, filiaal of agentschap in China te vestigen. Daarnaast mogen de inkomsten die uit de bedrijfsactiviteiten van de organisaties worden gegenereerd worden overgemaakt naar het moederbedrijf buiten China.

China is voor de Europese Gemeenschappen de derde non-EG handelspartner. Dit gevoegd bij het aanzienlijk groeipotentieel van de Chinese markt, maakt duidelijk dat dit verdrag van wezenlijk belang is voor de lidstaten van de EG. Voorts is van belang dat Nederlandse rederijen zeer actief zijn op de Chinese markt met onder andere belangen in het feeder vervoer en op het terrein van het intermodale vervoer.

Voorts voorziet het verdrag in samenwerking op het gebied van maritiem onderwijs, wetenschap en technologie, maritieme veiligheid en in de strijd tegen piraterij en terrorisme.

Het verdrag is afgesloten voor een periode van vijf jaar, welke daarna ieder jaar stilzwijgend wordt verlengd.

#### **4. Verhouding tot eerder gesloten verdragen**

Wat de bestaande bilaterale maritieme verdragen tussen de lidstaten van de EG en China betreft (11 lidstaten hebben zo'n verdrag) worden alleen de «handelsbepalingen» van die verdragen vervangen door de bepalingen van het onderhavige verdrag. Voor Nederland dient het onderhavige verdrag in samenhang te worden gezien met de op 14 augustus 1975 te Peking gesloten Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Volksrepubliek China inzake het zeevervoer (Trb. 1975, 96). Daar waar het onderhavige verdrag minder gunstig is dan de hierboven vermelde Overeenkomst, blijven de bepalingen uit de Overeenkomst van toepassing, zolang deze niet in strijd zijn met verplichtingen van de Europese Gemeenschap en rekening houdend met het op 25 maart 1957 te Rome totstandgekomen Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (Trb. 1957, 74). Voorts vervangt het onderhavige verdrag de bepalingen uit de Overeenkomst voor zover deze tegenstrijdig of identiek zijn. De bepalingen in de Overeenkomst, die niet door het onderhavige verdrag worden gedekt, blijven van toepassing.

#### **5. Koninkrijkspositie**

Het verdrag zal wat het Koninkrijk betreft alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
R. H. de Boer

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
J. G. de Hoop Scheffer