

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2006-2006

18 januari 2007

ONTWERP VAN DECREET

**houdende instemming met de overeenkomst inzake zeevervoer
tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds,
en de regering van de Volksrepubliek China, anderzijds,
ondertekend in Brussel op 6 december 2002,
en met het protocol tot wijziging van de overeenkomst inzake zeevervoer
tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds,
en de regering van de Volksrepubliek China, anderzijds,
ondertekend in Peking op 5 september 2005**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. ALGEMENE BESPREKING

1. Ontstaan

Op 20 april 1975 ondertekenden België en China een bilaterale Scheepvaartovereenkomst. Die overeenkomst werd goedgekeurd bij de wet van 18 maart 1980 en zij trad op 8 april 1980 in werking.

Op 12 februari 1998 verstrekten de Raad en de vertegenwoordigers van de lidstaten van de Europese Unie (EU) aan de Commissie een mandaat om namens de EU te onderhandelen met China over een overeenkomst inzake zeevervoer. De onderhandelingen werden succesvol afgerond met de parafering van de overeenkomst op 12 december 2001. De ondertekening vond plaats op 6 december 2002.

Op 5 september 2005 werd in Peking een protocol ondertekend tot wijziging van de overeenkomst, ten einde rekening te houden met de toetreding van de tien nieuwe EU-lidstaten.

2. Doel en inhoud

De partners zijn van mening dat de samenwerking op het vlak van de internationale zeevaart tussen de EU en China een gunstige invloed zal hebben op de ontwikkeling van de handelsbetrekkingen en de economische relaties tussen beide partners. Zij willen hun betrekkingen op het vlak van het internationaal zeevervoer verder versterken en consolideren op basis van gelijkwaardigheid en wederzijds voordeel. Zij erkennen het belang van zeevervoersdiensten en willen een multimodaal vervoer waarvan een traject over zee deel uitmaakt, bevorderen om de efficiëntie van de vervoerketen te vergroten.

De overeenkomst slaat op goederenvervoer over zee van en naar China, van en naar de Europese Gemeenschap (EG) en tussen de EG en China en derde landen. Zij is gebaseerd op de beginselen van de vrijheid om zeevervoersdiensten te verlenen, vrije toegang tot lading en handel met derde landen en onbeperkte toegang tot een niet-discriminerende behandeling bij

het gebruik van havens en ondersteunende diensten en wat commerciële aanwezigheid betreft. Bovendien worden alle aspecten van deur-tot-deur-diensten behandeld.

De overeenkomst vervangt de bepalingen uit de bilaterale Scheepvaartovereenkomst tussen België en China voor zover die tegenstrijdig of identiek zijn. Daar waar de overeenkomst minder gunstig is dan de bilaterale overeenkomst, blijven de bepalingen van de bilaterale overeenkomst van toepassing, onverminderd de verplichtingen van de Europese Gemeenschap (EG) en rekening houdend met het Verdrag tot oprichting van de EG. De bepalingen in de bilaterale overeenkomst die niet door de overeenkomst gedekt worden, blijven van toepassing.

Zo zal de toegang tot de Vlaamse havens, geregeld in de bilaterale overeenkomst, voor Chinese schepen niet gewijzigd worden, omdat deze EU-overeenkomst aan China op dit vlak minder rechten verstrekt. De overeenkomst met België bepaalt namelijk dat de schepen van beide partijen in elkaars havens behandeld worden volgens het principe van de meest begunstigde natie, dat wil zeggen dat beide verdragspartijen zich kunnen beroepen op de rechten die toegestaan werden aan schepen van derde landen. In deze EU-overeenkomst geldt dat principe niet, maar enkel de niet-discriminerende behandeling, dat betekent dezelfde behandeling als eigen schepen, dat is de zogenaamde nationale behandeling die voor diensten kan gelden in de Wereldhandelsorganisatie (WTO) op basis van het lidmaatschap en het Algemeen Akkoord inzake de handel in diensten (GATS).

II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

1. De overeenkomst

Artikel 1 stelt dat de overeenkomst tot doel heeft de omstandigheden te verbeteren waarin het goederenvervoer over zee plaatsvindt. Zij is gebaseerd op de beginselen van vrijheid om zeevervoersdiensten te verlenen, vrije toegang tot lading en cross trade en onbeperkte toegang tot en een niet-discriminerende behandeling bij het gebruik van havens en ondersteunende diensten en wat commerciële aanwezigheid betreft. Bovendien worden ook alle aspecten van deur-tot-deur-diensten behandeld.

Artikel 2 geeft aan dat de overeenkomst van toepassing is op internationale zeevervoersdiensten en

logistieke diensten, met inbegrip van multimodale diensten waarvan een traject over zee deel uitmaakt, tussen de Chinese havens en die van de EU-lidstaten alsook internationaal goederenvervoer over zee tussen de havens van de EU-lidstaten. Zij is ook van toepassing op cross trade en het verkeer van materieel dat niet tegen betaling als vracht vervoerd wordt. Zij is niet van toepassing op binnenlands vervoer tussen Chinese havens of tussen havens van één EU-lidstaat. Bilaterale overeenkomsten tussen China en EU-lidstaten blijven onverlet voor zover het gaat over kwesties die buiten de werkingssfeer van de overeenkomst vallen.

Artikel 3 geeft een definitie van onder andere internationale zeevervoersdiensten en logistieke diensten, multimodaal vervoer, scheepsagentdiensten, scheepvaartmaatschappij en schip.

Artikel 4 bepaalt de principes die de internationale zeevervoersdiensten beheren zoals de gelijke behandeling van de schepen en de onbeperkte toegang tot de internationale markt voor zeevervoer op niet-discriminerende en commerciële basis.

Artikel 5 stelt dat elke overeenkomstsluitende partij de scheepvaartmaatschappijen van de andere partij de toelating moet geven om dochtermaatschappijen, filialen of agentschappen op zijn grondgebied te vestigen.

Artikel 6 bevat de communautaire bepalingen wat transparantie betreft.

Artikel 7 bepaalt dat de partijen hun nationale wetgeving op een redelijke, objectieve en onpartijdige manier moeten toepassen.

Dochtermaatschappijen, filialen of agentschappen hebben volgens artikel 8 het recht om overeenkomstig het vigerende recht van het gastland, kaderpersoneel aan te werven, ongeacht de nationaliteit daarvan.

Artikel 9 bevat het beginsel van de vrijheid van betalingen en kapitaalverkeer.

Artikel 10 gaat over het bevorderen van de maritieme samenwerking in een aantal domeinen die opgesomd worden.

Volgens artikel 11 worden geschillen over de toepassing van de overeenkomst, in der minne geregeld of desnoods langs diplomatieke weg beslecht.

Artikel 12 stelt dat de overeenkomst kan gewijzigd worden bij een schriftelijke overeenkomst tussen de partijen.

Artikel 13 bepaalt dat de overeenkomst van toepassing is op de gebieden van de EG en van China.

Artikel 14 geeft aan dat de overeenkomst opgesteld is in het Chinees en in de EU-talen en dat alle teksten gelijkelijk authentiek zijn.

De overeenkomst wordt volgens artikel 15 gesloten voor een periode van vijf jaar die stilzwijgend kan verlengd worden. Zij treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop de partijen elkaar in kennis gesteld hebben dat hun procedures afgerond zijn. Wanneer de overeenkomst in bepaalde opzichten minder gunstig is dan de bestaande bilaterale overeenkomsten tussen EU-lidstaten en China, gelden de meest gunstige bepalingen onverminderd de verplichtingen van de EG en rekening houdend met het Verdrag tot oprichting van de EG.

2. Het protocol tot wijziging van de overeenkomst

Artikel 1 stelt dat Tsjechië, Estland, Cyprus, Letland, Litouwen, Hongarije, Malta, Polen, Slovenië en Slowakije partij zijn bij de overeenkomst.

Volgens artikel 2 worden de aan het protocol gehechte teksten van de overeenkomst in het Tsjechisch, het Estisch, het Lets, het Litouws, het Hongaars, het Maltees, het Pools, het Sloveens en het Slowaaks, authentiek onder dezelfde voorwaarden als de andere taalversies.

Artikel 3 bepaalt dat het protocol door de partijen goedgekeurd wordt overeenkomstig hun eigen procedures. Het treedt in werking op de dag dat de overeenkomst in werking treedt. Indien het protocol na de datum van inwerkingtreding van de overeenkomst, goedgekeurd wordt, wordt het van kracht op de dag dat de partijen elkaar in kennis gesteld hebben dat hun interne goedkeuringsprocedures afgerond zijn.

In artikel 4 staat dat het protocol op 5 september 2005 in Peking opgemaakt is en dat alle taalversies gelijkelijk authentiek zijn.

III. 'GEMENGD KARAKTER' VAN DE OVEREENKOMST EN PROCEDUREVERLOOP

1. Gemengd karakter

In de Europese rechtsorde is het maritiem vervoer een gemengde materie. Zowel de EU als haar lidstaten zijn bevoegd.

De overeenkomst werd op 6 december 2002 in Brussel ondertekend door de toenmalige federale minister van Mobiliteit en Vervoer volgens ondertekeningsformule 3 van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), dat wil zeggen één enkele handtekening in naam van het Koninkrijk België, doch met vermelding van de gemeenschappen en de gewesten onder de handtekening.

De Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de ICBB, had zich evenwel niet uitgesproken over het al dan niet gemengd karakter van de overeenkomst en evenmin over de formule van ondertekening.

In zijn vergadering d.d. 20 mei 2003 legde de WGV het exclusief federaal karakter vast. Er werd onder andere geargumenteed dat alle maritieme overeenkomsten die reeds in EU-verband gesloten werden, beschouwd werden als behorend tot de exclusieve federale bevoegdheden. De ICBB heeft op 25 november 2003 die beslissing bekrachtigd.

Tijdens zijn vergadering d.d. 24 februari 2005 kwam de WGV terug op zijn eerder genomen beslissing. Gezien de bevoegdheid van de gewesten voor de havens en hun aanhorigheden, werd het gemengd karakter (bevoegdheidsuitoefening van de federale overheid en de gewesten) vastgelegd. Die beslissing werd op 13 december 2005 door de ICBB bekrachtigd.

In zijn advies d.d. 12 april 2005 op verzoek van de minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, vraagt de afdeling Wetgeving van de Raad van State zich af waarom ook de gemeenschappen onder de handtekening van de toenmalige federale minister van Mobiliteit en Vervoer vermeld werden,

daar waar de overeenkomst enkel betrekking heeft op bevoegdheden van de federale overheid en de gewesten. In de WGV vroeg de Vlaamse vertegenwoordiger aan de Federale Overheidsdienst (FOD) Buitenlandse Zaken aan de EU te melden dat de gemeenschappen niet gebonden zijn door de overeenkomst.

2. Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)

Tijdens zijn bijeenkomst d.d. 12 april 2006 heeft de SERV zich aangesloten bij het ontwerp van regeringsbeslissing.

3. Advies van de Raad van State

In zijn advies d.d. 14 november 2006 maakte de Raad van State geen opmerkingen.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Yves LETERME

*De Vlaamse minister van Bestuurszaken,
Buitenlands Beleid, Media en Toerisme,*

Geert BOURGEOIS

*De Vlaamse minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur,*

Kris PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET

houdende instemming met de overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Volksrepubliek China, anderzijds, ondertekend in Brussel op 6 december 2002, en met het protocol tot wijziging van de overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Volksrepubliek China, anderzijds, ondertekend in Peking op 5 september 2005

DE VLAAMSE REGERING

Op voorstel van de Vlaamse minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

De overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Volksrepubliek China, anderzijds, ondertekend in Brussel op 6 december 2002, en het protocol tot wijziging van de overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Volksrepubliek China, anderzijds, ondertekend in Peking op 5 september 2005, zullen volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Yves LETERME

De Vlaamse minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur,

Kris PEETERS

ONTWERP VAN DECREET

*De Vlaamse minister van Bestuurszaken,
Buitenlands Beleid, Media en Toerisme,*

DE VLAAMSE REGERING,

Geert BOURGEOIS

Op voorstel van de Vlaamse minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;

*De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur,*

Na beraadslaging,

Kris PEETERS

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

De overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Volksrepubliek China, anderzijds, ondertekend in Brussel op 6 december 2002, en het protocol tot wijziging van de overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Volksrepubliek China, anderzijds, ondertekend in Peking op 5 september 2005, zullen volkomen gevolg hebben.

Brussel, 15 december 2006.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Yves LETERME