

1075 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Voorgeschiedenis

De door de Economische en Sociale Raad van de Verenigde Naties ingestelde Tijdelijke Commissie voor Vervoer en Verkeer had in haar in Mei 1946 gehouden zitting bij het onderzoek dat deze Commissie instelde naar de bestaande internationale organisaties op verkeersgebied opgemerkt, dat op het terrein van de scheepvaart een internationale organisatie ontbrak, zulks in tegenstelling met de luchtvaart, de posten en de verreberichtgeving. Met het oog op het aantal internationale verdragen en overeenkomsten, waarin technische scheepvaartquaesties geregeld zijn, meende deze commissie dat een permanente intergouvernementele organisatie nodig zou zijn om de werkzaamheden van regeringen op technisch gebied te coördineren, na te gaan in hoeverre nieuwe en herziening van bestaande verdragen geboden zou zijn, hiertoe het nodige voor te bereiden en voorts in het bijzonder zorg te dragen voor de veiligheid ter zee in samenwerking met andere organisaties, zoals die op het gebied van de verreberichtgeving en de luchtvaart.

In het door deze commissie aan de Economische en Sociale Raad uitgebrachte rapport van 25 Mei 1946 was dien tengevolge de aanbeveling opgenomen dat de Verenigde Naties de oprichting van een wereldorganisatie ter behandeling van technische scheepvaartangelegenheden zouden bevorderen. Op 21 Juni 1946 nam hierop genoemde Raad een resolutie aan, volgens welke het vraagstuk van de oprichting van een intergouvernementele wereldscheepvaartorganisatie ter behandeling van technische vraagstukken volledig zou worden onderzocht door de te benoemen permanente Commissie voor Vervoer en Verkeer met bijstand van de nodige experts en hieromtrent een rapport uit te brengen aan de Economische en Sociale Raad. De Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties werd voorts gemachtigd hieromtrent het gevoelen in te winnen van de Verenigde Maritieme Consultatieve Raad, die in die dagen zijn eerste zitting te Amsterdam hield.

Deze Verenigde Maritieme Consultatieve Raad (United Maritime Consultative Council) was in het leven geroepen, toen in Februari 1946 besloten werd tot ontbinding van de United Maritime Authority (U.M.A.), de organisatie van de geallieerde Regeringen tot gezamenlijke controle van de koopvaardijvloot gedurende de overgangperiode van oorlog naar vrede. Gedurende de korte tijd van zijn bestaan n.l. van Februari tot eind October 1946, heeft genoemde Raad in zijn twee zittingen, gehouden respectievelijk te Amsterdam en te Washington, zich voornamelijk bezig gehouden met het vraagstuk van de oprichting van een intergouvernementele organisatie ter behandeling van internationale scheepvaartzaken. Het ontwerp voor een statuut van een zodanig lichaam, opgesteld door een door de Raad benoemde commissie, werd in de zitting te Washington met enige wijzigingen aanvaard en vervolgens ter kennis gebracht van de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties. In dit ontwerpstatuut was aan de organisatie behalve samenwerking op technisch gebied o.a. de taak opgedragen de opheffing te bevorderen van alle soorten van discriminatoir handelen en van onnodige beperkende maatregelen van Regeringen.

De inmiddels ingestelde Permanente Commissie voor Vervoer en Verkeer achtte in haar eerste, in Februari 1947, te New York gehouden zitting bovengenoemd ontwerp statuut een geschikte grondslag voor verder overleg en beval daarom in haar rapport de Economische en Sociale Raad aan, dat de Verenigde Naties een wereldconferentie voor dit doel zouden bijeenroepen. De Economische en Sociale Raad gaf aan dit advies gehoor en nam in zijn vierde zitting (Februari/Maart 1947), een resolutie aan, zie document E/437, hetwelk ter griffie is neergelegd, waarin de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties verzocht werd, een conferentie bijeen te roepen ter overweging van de

oprichting van een intergouvernementele maritieme organisatie. In deze conferentie zou het ontwerpstatuut van de Verenigde Maritieme Consultatieve Raad (UMCC) tot grondslag van de beraadslagingen strekken, doch de conferentie zou mede in overweging moeten nemen of in het werkterrein en doel van de organisatie zou begrepen dienen te zijn de opheffing of verhindering van onbillijke beperkende praktijken van particuliere scheepvaartondernemingen. Aan de tot de conferentie uit te nodigen regeringen zou worden verzocht eventuele amendementen of opmerkingen ter kennis van de Secretaris-Generaal te brengen, opdat deze te voren zouden kunnen worden rondgezonden. Tenslotte bepaalde de genoemde resolutie, dat alle Leden der Verenigde Naties tot de conferentie zouden worden uitgenodigd benevens de volgende Staten: Albanië, Bulgarije, Finland, Hongarije, Ierland, Italië, Oostenrijk, Portugal, Roemenië, Transjordanië, Yemen en Zwitserland.

Aan deze resolutie heeft de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties uitvoering gegeven, als gevolg waarvan van 19 Februari tot en met 6 Maart 1948 te Genève de internationale maritieme conferentie plaats vond.

De Maritieme Conferentie te Genève

Ter conferentie waren de volgende leden der Verenigde Naties door delegaties vertegenwoordigd: Argentinië, Australië, België, Brazilië, Canada, Chili, China, Colombia, Denemarken, Dominicaanse Republiek, Egypte, Frankrijk, Griekenland, India, Libanon, Nederland, Noorwegen, Nieuw Zeeland, Pakistan, Panama, Polen, Peru, Turkije, Verenigd Koninkrijk en Verenigde Staten van Amerika. De Regeringen van Cuba, Equador, Iran en de Unie van Zuid-Afrika hadden waarnemers gezonden.

Verder namen delegaties van de volgende niet-Leden der Verenigde Naties aan de conferentie deel: Finland, Ierland, Italië, Portugal en Zwitserland.

Voorts waren ter conferentie aanwezig vertegenwoordigers van verschillende intergouvernementele organisaties (ILO, WHO, ICAO, ITO, IMO) en van niet-gouvernementele internationale organisaties, zoals de Internationale Kamer van Koophandel, de International Law Association en de Internationale Federatie van Transportarbeiders.

De Nederlandse delegatie was als volgt samengesteld:

Mr. J. J. Oyeveaar, Directeur-Generaal van Scheepvaart, Voorzitter; J. F. van Hengel, Vertegenwoordiger van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart te New York; mr. C. J. M. Schaepman, Chef der Directie Verkeer en Grote Rivieren van het Ministerie van Buitenlandse Zaken; J. Olyslager, Directeur Stoomvaartmaatschappij „Nederland”; P. S. van 't Haaff, Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart; P. de Vries, Voorzitter van de Contactcommissie van Werknemersorganisaties ter Koopvaardij en mr. H. E. Scheffer, Hoofd van de Afdeling Juridische Zaken van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart, Secretaris.

Tot Voorzitter van de Conferentie werd eenstemmig de Voorzitter van de Nederlandse delegatie mr. J. J. Oyeveaar gekozen.

Uit de voorgeschiedenis van de Conferentie, met name uit de discussies gehouden enerzijds in de Commissie voor Vervoer en Verkeer, anderzijds in de zittingen van de Verenigde Maritieme Consultatieve Raad, alsmede uit de commentaren over het ontworpen statuut, welke verscheidene Regeringen tevoren hadden kenbaar gemaakt, was duidelijk gebleken, dat er belangrijke meningsverschillen bestonden. Ofschoon de overgrote meerderheid voorstander bleef van de oprichting van een intergouvernementele scheepvaartorganisatie, liepen de opvattingen uiteen omtrent de door deze organisatie te vervullen taak.

Een kleine groep staten wenste deze taak te beperken tot het technische terrein, waarbij „technisch” evenwel in ruime zin zou moeten worden opgevat als betrekking hebbende op de techniek van de scheepvaart in tegenstelling tot de commerciële zijde van het bedrijf.

De meeste andere delegaties meenden, dat de organisatie zich ook zou dienen bezig te houden met het tegengaan van discriminatoire en andere ongewenste handelingen van Regeringen. De afvaardigingen van landen met een nog weinig ontwikkelde koopvaardijvloot namen echter het standpunt in, dat steunmaatregelen voor het bevorderen van de nationale koopvaardij volkomen geoorloofd moesten zijn en drongen derhalve aan op een formulering, die hun vrijheid in dit opzicht niet zou aantasten. De andere scheepvaartlanden, die betoogden, dat zij enerzijds aan geen land het recht ontzegden om aan de scheepvaart deel te nemen, doch anderzijds dat zij hun positie ter zee niet dankten aan subsidies en andere steunmiddelen, maar aan de kwaliteit en de prijs van de door hen verleende diensten, hadden uiteraard ernstig bezwaar tegen een al te ruime formulering, die het beproefde beginsel van gelijke behandeling zonder discriminatie geweld zou aandoen.

Doch er gingen ter conferentie niet alleen stemmen op tegen ongewenste overheidsmaatregelen: De groep van staten, die meer als consumenten dan als producenten van scheepvaartdiensten zijn te beschouwen, wilden namelijk de bevoegdheid van de organisatie ook uitstrekken tot de behandeling van aangelegenheden betrekking hebbende op beperkende praktijken van particuliere ondernemingen, zoals bepaalde door vrachtenconferenties in de lijnvaart getroffen maatregelen. Zowel over de vraag of als over de wijze waarop dergelijke zaken door de organisatie in behandeling zouden moeten worden genomen, bestond ernstig verschil van inzicht.

Een ander geschilpunt, waarin zich wederom — zoals ook bij de hiervoor genoemde quaestie — de tegenstelling openbaarde tussen de traditionele maritieme landen en de landen, die zich afhankelijk gevoelen van de scheepvaart van anderen, betrof de samenstelling en bevoegdheden van de Raad, welk lichaam de meeste zeggenschap in de organisatie zal hebben. Beide groepen vreesden dat de anderen te veel overwicht zouden verkrijgen.

Het behoeft nauwelijks betoog, dat het Nederlandse standpunt ter conferentie het traditionele was: gelijkheid van behandeling, geen discriminatie, vrijheid voor alle vlaggen om aan het internationale scheepvaartverkeer deel te nemen; het op te richten lichaam moest derhalve van discriminerende en andere beperkende maatregelen van Regeringen kennis kunnen nemen. Toch begreep de Nederlandse delegatie dat men, gelet op de tegenstelling in belangen, in dit opzicht niet al te star moest zijn, doch bereid de grenzen van het arbeidsveld enigszins wijder te trekken, wilde men het doel: een organisatie op te richten, niet in gevaar brengen.

Dank zij de buitengewoon goede sfeer, welke op de Conferentie heerste en het hoge peil, waarop de beraadslagingen werden gehouden, is het dan ook binnen betrekkelijk korte tijd mogen gelukken de tegenstellingen en meningsverschillen te overbruggen en formuleringen te vinden die voor alle groepen aanvaardbaar waren, doordat hierin een juist evenwicht was getroffen tussen de met goed recht verdedigde standpunten.

Het resultaat was dan ook, dat nagenoeg volledige overeenstemming werd bereikt omtrent het verdrag tot oprichting van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation, afgekort IMCO).

Voor het aldus vastgestelde verdrag brachten ter conferentie de gedelegeerden van de volgende 21 staten hun stem uit: Argentinië, Australië, België, Brazilië, Canada, Chili, Colombia, Dominicaanse Republiek, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, India, Italië, Nederland, Polen, Portugal, Ver. Koninkrijk, Ver. Staten van Amerika, Turkije en Zwitserland.

Zeven gedelegeerden onthielden zich van stemming n.l. die van Denemarken, Egypte, Libanon, Nieuw Zeeland, Noorwegen, Pakistan en Zweden, voornamelijk omdat zij niet van voldoende instructies hunner Regeringen voorzien waren.

Slechts de afgevaardigde van één land, China, verklaarde zich tegen het verdrag, terwijl de afgevaardigden van Panama, Peru en Tsjecho-Slowakije bij de stemming afwezig waren.

Het Statuut van de IMCO

Hoofdstuk I van het Verdrag heeft betrekking op de doeleinden van de organisatie en bevat vrijwel het belangrijkste artikel van het verdrag, omdat daarin een limitatieve opsomming van de onderwerpen, welke de organisatie in behandeling kan nemen, wordt gegeven.

Onderdeel *a* van art. 1 noemt overheidsmaatregelen betreffende technische aangelegenheden van iedere aard, waaronder blijkens de gegeven toelichtingen te verstaan zijn alle onderwerpen betreffende de internationale scheepvaart, die geen economisch of commercieel karakter dragen.

Het woord „technisch” moet dus in zeer ruime en speciale zin worden opgevat. Het tweede gedeelte van het sub *a* bepaalde, dat beoogt te bevorderen, dat de hoogst bereikbare maatstaven algemeen aanvaard zullen worden, in zaken betreffende veiligheid ter zee en doelmatige zeevaartkunde, is meer te beschouwen als een met bijzondere nadruk genoemd onderdeel der technische aangelegenheden dan als een niet onder het voorafgaande vallend afzonderlijk doel.

Onderdeel *b* heeft betrekking op discriminatoire maatregelen van Regeringen. De eerste zinsnede is gelijk aan die van het destijds te Washington opgestelde ontwerp.

Ter Conferentie is hieraan de bepaling toegevoegd dat steun en aanmoediging door een Regering verleend voor de ontwikkeling van haar nationale koopvaardij en voor de nationale veiligheid niet op zichzelf discriminatie te weeg brengt, mits dergelijke steun niet zijn grondslag vindt in maatregelen bestemd om de vrijheid van de scheepvaart van alle vlaggen om aan het internationale verkeer deel te nemen te beperken. De tekst dezer toevoeging vormt een com-

promis tussen de landen, die menen staatssteun voor de nationale koopvaardij niet te kunnen ontberen en de landen, die onfaire concurrentie vrezen van de zijde van door de staat gesubsidieerde rederijen. De tekst moet zo worden verstaan, dat subsidies op zichzelf geen discriminatie behoeven in te houden; indien zij echter hun grondslag vinden in maatregelen die beogen de vrijheid van andere vlaggen te beperken, zal dit steeds als discriminatie worden beschouwd. Dit oogmerk zal in de praktijk wel moeilijk aan te tonen zijn, doch ook indien dit bewijs onmogelijk is, zullen bezwaren tegen de hier bedoelde regeringsmaatregelen in aanmerking komen voor behandeling. De bevoordingen zijn dus voldoende ruim gesteld.

Onderdeel *c* noemt aangelegenheden betrekking hebbende op deloyale beperkende praktijken van scheepvaartondernemingen en betreft daarmee een gebied, waarmee Regeringen zich tot dusver weinig hebben ingelaten. Sommige landen hebben tegen opnemings van deze bepaling dan ook ernstig bezwaar gemaakt en bepleit dat dergelijke zaken alleen dan zouden worden behandeld, indien deze door de Internationale Handelsorganisatie krachtens art. 53 van het in behandeling zijnde Havana Charter naar de Maritieme Organisatie zouden worden verwezen. De meerderheid wenste evenwel aan de leden van de Organisatie uitdrukkelijk het recht toe te kennen rechtstreeks zodanige zaken aan de orde te stellen. Dit punt is nu aldus geregeld, dat ieder lid een zaak van deze aard ter sprake kan brengen, doch daarbij zal het bepaalde in hoofdstuk II in acht moeten worden genomen; indien dus krachtens art. 4 de organisatie van mening is, dat de aangelegenheid vatbaar is voor een regeling door het bedrijfsleven zelf, zal dit eerst moeten worden geprobeerd en eerst indien gebleken is, dat langs deze weg geen oplossing is te verkrijgen en nadat ook directe onderhandelingen tussen de betrokken Regeringen niet tot een uitkomst hebben geleid, kan de Organisatie de zaak ter hand nemen.

Het onder *d* bepaalde maakt het mogelijk alle andere scheepvaartquaesties in overweging te nemen, mits deze aan de orde worden gesteld niet door een of meer leden afzonderlijk doch door enig orgaan of een gespecialiseerde organisatie als bedoeld in art. 57 van het Handvest der Verenigde Naties. Op deze wijze wordt een waarborg verkregen, dat het een internationale kwestie van enige betekenis betreft.

Onderdeel *e* voorziet tenslotte in het uitwisselen van gegevens omtrent zaken, die bij de organisatie in behandeling zijn.

Hoofdstuk II omschrijft de wijze, waarop de organisatie haar taak uitoefent. Deze is, volgens art. 2 consultatief en raadgevend; de organisatie heeft dus geen enkele verordenende bevoegdheid, doch kan slechts aanbevelingen doen, eventueel in de vorm van ontwerpverdragen en overeenkomsten.

Blijkens art. 4 zal de organisatie geen onderwerpen behandelen, die vatbaar zijn voor regeling volgens de normale methode van het internationaal scheepvaartbedrijf.

Hoofdstuk III bevat de gebruikelijke bepalingen betreffende het lidmaatschap, dat zowel voor leden als voor niet-leden der Verenigde Naties openstaat. Aandacht verdient art. 9 i.v.m. art. 58. Volgens laatstgenoemd artikel kunnen leden verklaren, dat hun deelneming in de organisatie ook betrekking heeft op een of meer gebieden, voor welke internationale betrekkingen zij verantwoordelijk zijn.

Dergelijke gebieden kunnen dan tevens in aanmerking worden gebracht voor de positie van toegevoegd lid („Associate member”) en zullen dan dezelfde rechten hebben als de gewone leden, behalve dat zij geen stemrecht hebben in de Algemene Vergadering en niet gekozen kunnen worden tot lid van de Raad of van de Maritieme Veiligheidscommissie.

Hoofdstuk IV noemt als organen van de organisatie:

De Algemene Vergadering, de Raad, de Maritieme Veiligheidscommissie en zodanige andere organen als de organisatie nodig mocht achten, benevens het Secretariaat.

Hoofdstuk V omschrijft de bevoegdheden van de Algemene Vergadering; zittingen zullen in de regel eens in de 2 jaar gehouden worden. Buitengewone zittingen zullen kunnen worden bijeengeroepen door de Raad of op verzoek van tenminste een derde van het aantal leden.

De functies van de organisatie worden uitgeoefend door de Algemene Vergadering, doch de aan de orde gestelde onderwerpen zullen verwezen worden naar de Raad voor formulering of opstelling van daarop betrekking hebbende aanbevelingen. Aanbevelingen, welke door de Raad aan het oordeel van de Algemene Vergadering worden onderworpen, doch welke door de Algemene Vergadering niet worden aanvaard, zullen worden terugverwezen naar de Raad ter verdere overweging. Op deze wijze is een tussenweg aangegeven, waardoor niet langer van een „vetorecht” van de Raad ten opzichte van de Algemene Vergadering, waartegen door enige delegaties bezwaar was gemaakt kan worden gesproken. De huidige redactie

houdt in, dat zonder medewerking en instemming van de Raad door de Algemene Vergadering niet tot bepaalde aanbevelingen kan worden besloten. Omgekeerd zal tot geen door de Raad gewenste aanbeveling kunnen worden besloten, indien de Algemene Vergadering in meerderheid daartegen is.

Hoofdstuk VI regelt de samenstelling en bevoegdheden van de Raad. Volgens het te Washington opgestelde ontwerp zou deze bestaan uit 16 leden, waarvan 8 zouden zijn staten met het meeste belang in het verrichten van internationale scheepvaartdiensten; 4 zouden andere maritieme landen zijn met het grootste belang in internationale handel, de 4 overige zouden worden gekozen met het oog op de wenselijkheid ener passende geografische representatie.

Tegen deze wijze van samenstelling rezen ter Conferentie ernstige bezwaren van de zijde van de handelslanden, die een te grote invloed van de scheepvaartlanden vreesden. Anderzijds stonden laatstgenoemde landen een sterke vertegenwoordiging in de Raad voor, daar van hun medewerking het succes der organisatie in belangrijke mate afhing. Overeenstemming bleek te bereiken door handhaving van een strikt evenwicht tussen beide groepen, in die zin, dat de Raad zal bestaan uit 16 leden, te onderscheiden in enerzijds 6 landen met het grootste belang en 2 met een aanmerkelijk belang in het verlenen van internationale scheepvaartdiensten en anderzijds 6 landen met het grootste belang en 2 met een aanmerkelijk belang in de internationale handel. Uiteraard viel op grond van deze omschrijvingen niet met zekerheid te bepalen, welke landen aan de gestelde eisen voldeden. Men was van oordeel, dat tonnage en handelsstatistiek niet de enige criteria waren, doch dat rekening moest worden gehouden bij de ene groep met de mate, waarin scheepvaartdiensten voor het *internationale* verkeer (dus niet enkel voor nationale vervoeren) werden gepresteerd en bij de andere groep met de mate waarin de volkshuishouding dezer landen belang had bij de zeescheepvaart. Het was duidelijk dat verschillende landen zowel bij de ene als bij de andere groep waren onder te brengen en dus bleef onzekerheid bestaan hoe deze tekst in concreto toepassing zou moeten vinden.

Zo doende kwam men tot de gedachte aan te geven hoe de eerste Raad zou moeten worden samengesteld; daarnevens bleek het noodzakelijk nauwkeuriger aan te geven hoe bij volgende verkiezingen zou moeten worden gehandeld.

In de bij het verdrag gevoegde Appendix I is aangegeven welke landen in de eerste Raad zitting zullen nemen en wel als landen behorende tot de eerste groep: Griekenland, Nederland, Noorwegen, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten en Zweden, en als landen behorende tot de tweede groep: Argentinië, Australië, België, Canada, Frankrijk en India.

De overige leden zouden, wat de scheepvaartlanden betreft, worden gekozen uit een lijst opgesteld door de bovengenoemde tot de eerste groep behorende zes landen.

Deze oplossing van de gerezen moeilijkheid belichaamde een compromis, dat na grondige discussie was geformuleerd en was ingegeven door de wens, waarborgen te scheppen, dat de landen, die op scheepvaartgebied het meeste presteren, ook werkelijk de zeggenschap zouden verkrijgen, waarop zij met het oog op hun belangen aanspraak kunnen maken.

Het compromis bleef in de plenaire vergadering niet zonder oppositie, aangezien afgeweken werd van de meer gebruikelijke methode volgens welke een algemene vergadering vrij is in haar keuze. Tegen het bezwaar, dat de voorgestelde regeling in strijd zou zijn met democratische beginselen, werd aangevoerd, dat de regeling juist beoogde de levensbelangen van een minderheid te ontzien, hetgeen in overeenstemming is met een zuivere opvatting van de democratie. Blijkens de gehouden stemmingen waren art. 18 en Appendix I echter de enige artikelen ten aanzien waarvan een enigszins belangrijk aantal tegenstemmen (zes en acht) werd uitgebracht.

Artikel 18 zal aldus moeten worden geïnterpreteerd, dat de Raad telkens opnieuw vaststelt, welke de zes landen zijn „met het grootste belang” respectievelijk in het verlenen van internationale scheepvaartdiensten en in de internationale zeehandel. De algemene vergadering zal slechts een keuze hebben te doen betreffende de vier overige leden van de Raad, waarbij zij, wat de scheepvaartlanden aangaat, gebonden is aan een door de Raad opgestelde lijst.

Blijkens art. 27 zal de Raad alle functies van de algemene vergadering uitoefenen, indien deze niet bijeen is.

Aangezien de algemene vergadering slechts éénmaal in de twee jaar bijeenkomt zal de Raad het meeste werk verrichten.

Hoofdstuk VII handelt over de Maritieme Veiligheidscommissie welke wordt ingesteld ter behandeling van alle zaken, die met de veiligheid der zee samenhangen. De commissie zal bestaan uit 14 leden, waarvan 8 de landen zullen zijn met de grootste koopvaardijvloot; de overige zullen landen zijn die veel belang bij de veiligheid hebben,

zoals landen waarvan zeelieden op vele vreemde schepen deel van de bemanning uitmaken of die betrokken zijn bij het vervoer van grote aantallen passagiers.

De commissie, die eenmaal per jaar zal bijeenkomen, heeft geen uitvoerende bevoegdheden, doch zal haar voorstellen voorleggen aan de Algemene Vergadering door bemiddeling van de Raad, die hieraan zijn opmerkingen en aanbevelingen kan toevoegen.

Bij de uitvoering van het verdrag betreffende de beveiling van mensenlevens op zee, dat op 10 Juni 1948 te Londen is tot stand gekomen ter herziening van het gelijknamig verdrag van 1929 (Bekendgemaakt bij K.B. van 17 November 1932, St. 539), zal een belangrijke taak voor de commissie zijn weggelegd.¹⁾

In Hoofdstuk VIII zijn de gebruikelijke bepalingen betreffende het secretariaat opgenomen. De Secretaris-Generaal zal door de Raad worden benoemd onder goedkeuring van de Algemene Vergadering. Voor de Maritieme Veiligheidscommissie zal een afzonderlijke Secretaris worden benoemd. Het ligt overigens geenszins in de bedoeling een omvangrijk en kostbaar Secretariaat in het leven te roepen. De arbeidsvoorwaarden voor de gehele staf zullen door de Raad worden vastgelegd, zoveel mogelijk overeenkomstig de voorwaarden geldend voor het personeel der Verenigde Naties en de gespecialiseerde organisaties.

De financiën van de organisatie worden geregeld in hoofdstuk IX. De uitgaven zullen over de leden worden omgeslagen volgens een schaal vast te stellen door de Algemene Vergadering na overweging van de voorstellen hieromtrent ingediend door de Raad.

Het stemrecht is in Hoofdstuk X geregeld overeenkomstig de besluiten van de Algemene Vergadering der Verenigde Naties van 1947 ten aanzien van Art. 98 van het Huishoudelijk Reglement (Resolutie van 17 November 1947), volgens welke leden, die zich van stemming onthouden, beschouwd worden niet te hebben gestemd. Besluiten zullen worden genomen met een gewone meerderheid van de aanwezige en gestemd hebbende leden; in gevallen, waarin een twee derde meerderheid vereist wordt, zal evenwel — zulks in afwijking van het bovenvermelde artikel — deze meerderheid berekend worden naar het aantal aanwezige leden, onverschillig of zij zich al dan niet van stemming hebben onthouden.

De zetel van de organisatie zal volgens artikel 44 (Hoofdstuk XI) te Londen worden gevestigd. Met een tweederden meerderheid kan de Algemene Vergadering, indien zij zulks nodig acht, besluiten de zetel te verplaatsen.

Hoofdstuk XII bevat omtrent het verband met de Verenigde Naties en andere organisaties soortgelijke bepalingen als in de Statuten van andere gespecialiseerde organisaties worden aangetroffen. In overeenstemming met artikel 57 van het Handvest der Verenigde Naties zal de IMCO worden erkend als de gespecialiseerde organisatie op het gebied van de scheepvaart. Hiertoe zal een overeenkomst tussen de Verenigde Naties en de IMCO worden gesloten overeenkomstig art. 63 van het Handvest waarvan het ontwerp reeds ter conferentie werd goedgekeurd.

Nog moge worden vermeld de bepaling van art. 49, volgens hetwelk de IMCO taken en functies kan overnemen van organisaties of Regeringen die daarmede thans nog belast zijn. Te denken is hierbij aan de taak, welke de Britse Regering op zich heeft genomen in de verdragen betreffende veiligheid ter zee (K.B. van 17 November 1932, St. 539) en betreffende de laadlijn (K.B. van 26 October 1932 St. 516). Een soortgelijke taak werd aan de Noorse Regering opgedragen in het Verdrag van Oslo 1947 betreffende scheepsmeting.²⁾ Ook werd genoemd de taak van de Belgische Regering ten opzichte van de zee-rechtverdragen van Brussel.

In Hoofdstuk XIII zijn enige bepalingen samengevat betreffende rechtspersoonlijkheid, voorrechten en immuniteiten. In art. 50 wordt verwezen naar het Algemeen Verdrag betreffende de voorrechten en immuniteiten van gespecialiseerde organisaties, dat op 21 November 1947 door de Algemene Vergadering der Verenigde Naties is aangenomen. In art. 51 zijn voorzieningen getroffen voor de tijd, dat een lid van de IMCO nog niet tot genoemd verdrag zou zijn toetreden. Deze voorzieningen zijn nader aangegeven in de bij het verdrag behorende Appendix II.

Te zijner tijd zal door de IMCO een „annex” moeten worden opgesteld, waarin desgewenst afwijkingen van dit algemeen verdrag met het oog op de bijzondere omstandigheden van de IMCO kunnen worden opgenomen.

De wijze, waarop wijzigingen in het verdrag kunnen worden gebracht is geregeld in Hoofdstuk XIV. Het werd wenselijk geacht het wijzigen van het verdrag moeilijk te maken. Amendementen moeten worden goedgekeurd met tweederden meerderheid der Algemene Ver-

¹⁾ Een wetsontwerp tot goedkeuring van het verdrag van 1948 is in voorbereiding.

²⁾ Een wetsontwerp tot goedkeuring van dit verdrag is in voorbereiding.

gadering, waaronder begrepen een meerderheid van de landen, die zitting hebben in de Raad. De amendementen zullen eerst in werking treden 12 maanden nadat zij door tweederden van de leden der organisatie zijn aanvaard.

Aangetekend zij, dat de Algemene Vergadering met tweederden meerderheid op het tijdstip van de goedkeuring van het amendement kan bepalen, dat dit van zodanige aard is, dat een lid, dat het amendement niet wenst te aanvaarden, 12 maanden na het in werking treden van het amendement het lidmaatschap van de organisatie zal verliezen.

Hoofdstuk XV geeft een regeling voor de behandeling van vragen en geschillen, die omtrent de uitlegging of de toepassing van het Verdrag mochten rijzen: De Algemene Vergadering c.q. de Maritieme Veiligheidscommissie kunnen een beslissing geven.

Over rechtsvragen kan dan het advies van het Internationaal Gerechtshof worden verzocht (art. 56).

Hoofdstuk XVI geeft in art. 57 een omschrijving hoe staten partij bij het Verdrag kunnen worden. Hierbij zijn de begrippen „bekrachtiging” en „toetreding” in de zin van de Nederlandse Grondwet niet gebezigd; in plaats van deze beide begrippen wordt slechts gesproken van „aanvaarding”. De inhoud van deze term is, hier, voor Nederland, dat het Verdrag immers reeds ondertekende, gelijk te stellen met „bekrachtiging”.

De Nederlandse Gedelegeerde, die het Verdrag ondertekende, heeft dan ook, in overeenstemming met de bewoordingen van het artikel bij zijn ondertekening aangetekend: „subject to acceptance”.

Blijkens art. 60 zal het verdrag in werking treden op de dag, waarop 21 landen, waarvan 7 met elk een tonnage van niet minder dan 1 000 000 brt partij zijn geworden.

Vorbereidende Commissie

Aansluitende bij een na de Tweede Wereldoorlog ontstane praktijk is ter conferentie besloten een Vorbereidende Commissie in te stellen, welke zal functioneren zolang de Organisatie nog niet is tot stand gekomen.¹⁾ In deze commissie hebben de volgende landen (dezelfde, die volgens Appendix I van de eerste Raad deel zullen uitmaken) zitting: Argentinië, Australië, België, Canada, Frankrijk, Griekenland, India, Nederland, Noorwegen, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten van Amerika en Zweden. De taak dezer commissie zal o.a. zijn de eerste zitting van de Algemene Vergadering bijeen te roepen binnen 3 maanden na de dag, waarop het verdrag in werking treedt, de voorlopige agenda voor deze vergadering op te stellen en de agendapunten voor te bereiden. Voorts zal de commissie een schaal ontwerpen voor de vaststelling der contributie en onderhandelingen voeren met de Verenigde Naties over de met de IMCO

¹⁾ De tekst dezer resolutie is als bijlage II bij deze toelichting gevoegd.

te sluiten overeenkomst. In de eerste zitting dezer commissie, welke te Genève plaats vond, werd mr. J. J. Oyevaar tot Voorzitter gekozen, die als zodanig zal zitten tot aan de volgende vergadering, waarop het voorzitterschap zal worden overgenomen door de vertegenwoordiger van de Regering van Canada.

Ondertekening en aanvaarding van het verdrag

De navolgende Staten hebben te Genève het verdrag ondertekend: Argentinië, Australië, België, Chili, Colombia, Egypte, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, India, Italië, Libanon, Nederland, Polen, Portugal, Turkije, Ver. Koninkrijk van Groot Brittannië en Noord Ierland, Ver. Staten van Amerika en Zwitserland.

Slotbeschouwing

Het Verdrag vormt het gunstige resultaat van een goed geslaagde conferentie. Van de aanvang af is van Nederlandse zijde het tot stand komen van deze organisatie bevorderd, omdat het voor een zeevarend land als Nederland van veel belang moet worden geacht dat er een instantie is waar een regelmatig overleg tussen Regeringen omtrent scheepvaart-aangelegenheden plaats kan vinden. Naast het positieve doel, dat zodoende de internationale samenwerking op dit gebied kan worden verstevigd en tot verdere ontwikkeling worden gebracht, wordt daarmee het negatieve doel gediend, dat aangelegenheden, die in andere internationale organisaties aan de orde mochten komen en welke de belangen van de scheepvaart betreffen, naar een deskundige organisatie verwezen kunnen worden, hetgeen onnodige en onwenselijke bemoeiing met deze dikwijls zo kwetsbare belangen kan voorkomen.

Omtrent de vraag of het wenselijk is, om op de voet van art. 58 onder a het verdrag van toepassing te verklaren op de overzeese gebiedsdelen, is het overleg met de daartoe in die gebiedsdelen aangevozen organen nog niet beëindigd.

Mocht dit overleg leiden tot het inzicht dat de deelneming aan het verdrag van Nederland mede zal gelden voor één of meer overzeese gebiedsdelen, dan zal daarbij tevens de vraag aan de orde komen in hoeverre deze gebiedsdelen overeenkomstig art. 9 als toegevoegd lid aan de Organisatie zullen deelnemen.

De Regering zal het op prijs stellen, indien een spoedige goedkeuring van het statuut haar in staat zal stellen binnenkort tot bekrachtiging over te gaan.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
D. G. W. SPITZEN.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
W. DREES.