

ROYAUME DE BELGIQUEKONINKRIJK BELGIË

Avant-projet de loi portant assentiment aux Amendements à la Convention du 6 mars 1948 relative à la création d'une Organisation maritime consultative intergouvernementale (la Convention de l'OMI), adoptés à Londres par résolution A.1152(32) à la 32ième session de l'assemblée générale de l'OMI le 8 décembre 2021.

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Amendementen aan het Verdrag van 6 maart 1948 tot oprichting van een Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMO-Verdrag), aangenomen te Londen bij resolutie A.1152(32) tijdens de 32ste algemene vergadering van de IMO op 8 december 2021.

PHILIPPE,**FILIP,****ROI DES BELGES,****KONING DER BELGEN,**

**A tous, présents et à venir,
Salut.**

**Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groet.**

Sur la proposition de la Ministre des Affaires étrangères et du Ministre de la Mer du Nord,

Op voordracht van de Minister van Buitenlandse Zaken en van de Minister van Noordzee,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :**HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:**

La Ministre des Affaires étrangères et le Ministre de la Mer du Nord sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit :

De Minister van Buitenlandse Zaken en de Minister van Noordzee zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

ARTICLE 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

ARTIKEL 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

ART. 2

Les Amendements à la Convention du 6 mars 1948 relative à la création d'une Organisation maritime consultative intergouvernementale (la Convention de l'OMI), adoptés à Londres par résolution A.1152(32) à la 32^{ième} session de l'assemblée générale de l'OMI le 8 décembre 2021, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à

ART. 2

De Amendementen aan het Verdrag van 6 maart 1948 tot oprichting van een Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMO-Verdrag), aangenomen te Londen bij resolutie A.1152(32) tijdens de 32^{ste} algemene vergadering van de IMO op 8 december 2021, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te

PAR LE ROI :

La Ministre des Affaires étrangères,

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja LAHBIB

Le Ministre de la Mer du Nord,

De Minister van Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

Avant-projet de loi portant assentiment aux Amendements à la Convention du 6 mars 1948 relative à la création d'une Organisation maritime consultative intergouvernementale (la Convention de l'OMI), adoptés à Londres par résolution A.1152(32) à la 32ième session de l'assemblée générale de l'OMI le 8 décembre 2021.

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Amendementen aan het Verdrag van 6 maart 1948 tot oprichting van een Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMO-Verdrag), aangenomen te Londen bij resolutie A.1152(32) tijdens de 32ste algemene vergadering van de IMO op 8 december 2021.

MEMORIE VAN TOELICHTING

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Het IMO-Verdrag

1. La Convention portant création de l'OMI

Geschiedenis en doel van de IMO

Histoire et objectif de l'OMI

Het Verdrag nopens de oprichting van een Internationale Maritieme Consultatieve Organisatie (IMO-Verdrag) werd opgemaakt op 6 maart 1948 te Genève. België heeft het IMO-Verdrag goedgekeurd bij wet van 26 juni 1951.

La Convention relative à la création d'une Organisation maritime consultative intergouvernementale (Convention portant création de l'OMI) a été faite à Genève le 6 mars 1948. La Belgique a adopté la Convention portant création de l'OMI par la loi du 26 juin 1951.

Het IMO-Verdrag werd reeds meermaals gewijzigd. De laatste wijziging dateert van 17 november 1977 en werd door België goedgekeurd bij wet van 2 september 1985.

La Convention portant création de l'OMI a été modifiée à plusieurs reprises. La dernière modification date du 17 novembre 1977 et a été approuvée par la Belgique par la loi du 2 septembre 1985.

Kort na de oprichting van de Verenigde Naties werd op een diplomatieke conferentie te Genève beslist om ook een internationale organisatie voor scheepvaart op te richten. Op 6 maart werd het Verdrag nopens de oprichting van een Internationale Maritieme Consultatieve Organisatie aangenomen. Destijds werd dit afgekort tot IMCO. In 1982 werd de naam gewijzigd naar Internationale Maritieme Organisatie of IMO.

Peu après la création des Nations Unies, il a été décidé lors d'une conférence diplomatique à Genève de créer également une organisation internationale de la navigation maritime. Le 6 mars, la Convention relative à la création d'une Organisation maritime consultative intergouvernementale a été adoptée. En abrégé : OMCI à l'époque. En 1982, le nom a été changé en Organisation maritime internationale ou OMI.

Het doel van deze organisatie werd samengevat in artikel 1 van het IMO-Verdrag:

L'objectif de cette organisation est résumé à l'article 1^{er} de la Convention portant création de l'OMI. Il s'agit :

- a) het verschaffen van een gelegenheid tot samenwerking tussen Regeringen op het gebied van overheidsmaatregelen en -gebruiken die betrekking hebben op technische aangelegenheden van iedere soort betreffende de internationale koopvaardij; het aanmoedigen en

- a) d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale,

vergemakkelijken van de algemene aanvaarding van de hoogst bereikbare maatstaven ten aanzien van de veiligheid ter zee, de doeltreffendheid van de navigatie en de voorkoming en bestrijding van de verontreiniging van de zee door schepen alsmede het behandelen van bestuurlijke en juridische aangelegenheden, die verband houden met de doeleinden die in dit artikel zijn gesteld;

- b) het aanmoedigen van de opheffing van discriminatoire maatregelen en onnodige beperkingen vanwege Regeringen met betrekking tot de internationale koopvaardij, teneinde de beschikbaarheid zonder discriminatie van scheepvaartdiensten voor de wereldhandel te bevorderen; steun en aanmoediging door een Regering verleend voor de ontwikkeling van haar nationale koopvaardij en ten behoeve van haar nationale veiligheid betekenen op zichzelf geen discriminatie, mits dergelijke steun en aanmoediging niet hun grond vinden in maatregelen die beogen de vrijheid van de scheepvaart van alle vlaggen om deel te nemen aan het internationale verkeer te beperken;
- c) het in overweging nemen door de Organisatie van aangelegenheden betreffende deloyale belemmerende praktijken van scheepvaartondernemingen in overeenstemming met het bepaalde in Hoofdstuk II;
- d) het in overweging nemen door de Organisatie van iedere aangelegenheid betreffende de scheepvaart en de gevolgen van de scheepvaart voor het mariene milieu, die aan haar door enig orgaan of gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties wordt voorgelegd;
- e) het uitwisselen van gegevens tussen Regeringen omtrent door de Organisatie in overweging genomen aangelegenheden.

d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et de traiter des questions administratives et juridiques liées aux objectifs énoncés dans le présent article ;

- b) d'encourager l'abandon des mesures discriminatoires et des restrictions non indispensables appliquées par les Gouvernements à la navigation commerciale internationale, en vue de mettre les ressources des services maritimes à la disposition du commerce mondial sans discrimination ; l'aide et l'encouragement donnés par un Gouvernement en vue du développement de sa marine marchande nationale et pour des fins de sécurité ne constituent pas eux-mêmes une discrimination, à condition que cette aide et ces encouragements ne soient pas fondés sur des mesures conçues en vue de restreindre la liberté, pour les navires de tous pavillons, de participer au commerce international ;
- c) d'examiner conformément à la Partie II les questions relatives aux pratiques restrictives déloyales d'entreprises de navigation maritime ;
- d) d'examiner toutes questions relatives à la navigation maritime et à ses effets sur le milieu marin dont elle pourra être saisie par tout organisme ou toute institution spécialisée des Nations Unies ;
- e) de permettre l'échange de renseignements entre Gouvernements sur les questions étudiées par l'Organisation.

In de tekst van 1948 was nog geen referentie opgenomen naar de voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu. Dit is nu één van de belangrijkste bezorgdheden van de IMO. Maritieme veiligheid werd enkel

Le texte de 1948 ne comportait pas encore de référence à la prévention de la pollution du milieu marin. C'est désormais l'une des principales préoccupations de l'OMI. La sécurité maritime n'était mentionnée que de

beperkt vermeld om vrijheid van scheepvaart te promoten en om discriminatie te beëindigen.

Het IMO-Verdrag voorzag 3 belangrijke organen: de Raad, de algemene vergadering (Assembly) en het maritiem veiligheidscomité (MSC).

De Assembly bestond uit alle lidstaten en kwam één keer om de twee jaar samen. Buitengewone sessies waren mogelijk indien noodzakelijk. De belangrijkste taken van de Assembly waren het stemmen over het budget en beslissen over financiële aangelegenheden, het algemeen beleid te bepalen van de IMO om de doelen van de IMO te bereiken en resoluties aan te nemen die door de Raad en MSC werden ingediend.

De Raad bestond oorspronkelijk uit 16 leden die werden verkozen door de Assembly. Nu bestaat de Raad uit 40 leden en binnenkort uit 52 leden. De belangrijkste taken van de Raad waren het ontvangen van rapporten en aanbevelingen van MSC en deze door te sturen naar de Assembly, een Secretaris-Generaal aanduiden, budgettaire inschattingen opstellen en tussen de sessies van de Assembly de andere functies van de IMO uit te oefenen.

De Raad bestond uit:

- a) zes lidstaten met het grootste belang in het verlenen van internationale scheepvaartdiensten;
- b) zes lidstaten met het grootste belang in internationale handel over zee;
- c) twee lidstaten met een aanzienlijk belang bij het verlenen van internationale scheepvaartdiensten;
- d) twee lidstaten met een substantieel belang in internationale handel over zee.

MSC was in het begin eveneens een orgaan dat bestond uit 14 leden die werden verkozen door de Assembly. Nu bestaat MSC uit alle leden van de IMO. De verantwoordelijkheden van MSC waren het overwegen van 'hulpmiddelen voor navigatie, constructie en uitrusting van schepen, bemanning vanuit veiligheidsoogpunt, regels voor het voorkomen van aanvaringen, behandeling van gevaarlijke ladingen, maritieme veiligheidsprocedures en -vereisten,

manière limitée pour promouvoir la liberté de la navigation maritime et mettre fin à la discrimination.

La Convention OMI prévoyait trois organes principaux : le Conseil, l'Assemblée générale et le Comité de la sécurité maritime (MSC).

L'Assemblée comprenait tous les États membres et se réunissait une fois tous les deux ans. Au besoin, elle tenait également des sessions extraordinaires. Les principales tâches de l'Assemblée étaient de voter le budget et de décider des questions financières, de définir la politique générale de l'OMI pour atteindre ses objectifs et d'adopter les résolutions soumises par le Conseil et le MSC.

Le Conseil était initialement composé de 16 membres élus par l'Assemblée. Aujourd'hui, le Conseil est composé de 40 membres et ils seront bientôt au nombre de 52. Les principales tâches du Conseil étaient de recevoir les rapports et les recommandations du MSC et de les transmettre à l'Assemblée, de nommer un Secrétaire général, de préparer les prévisions budgétaires et de remplir les autres fonctions de l'OMI entre les sessions de l'Assemblée.

Le Conseil était composé de :

- a) six États membres étant le plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime ;
- b) six États membres étant le plus intéressés dans le commerce international maritime ;
- c) deux États membres ayant un intérêt notable à fournir des services internationaux de navigation maritime ;
- d) deux États membres ayant un intérêt notable dans le commerce international maritime.

Le MSC était aussi initialement un organe composé de 14 membres élus par l'Assemblée. Le MSC est désormais composé de tous les membres de l'OMI. Les responsabilités du MSC consistaient à examiner les aides à la navigation maritime, la construction et l'équipement des navires, les questions d'équipage dans la mesure où elles intéressent la sécurité, les règlements destinés à prévenir les abordages, la manipulation des cargaisons dangereuses, la réglementation de la sécurité en mer, les

hydrografische informatie, logboeken en navigatiegegevens, onderzoek naar ongevallen op zee, berging en redding en alle andere aangelegenheden die rechtstreeks van invloed zijn op de veiligheid op zee.

Daarnaast voorzag het IMO-Verdrag bepalingen inzake het Secretariaat, de financiën, stemming, het hoofdkantoor en verschillende andere aangelegenheden.

Het heeft lange tijd geduurd vooraleer het IMO-Verdrag in werking trad. Het IMO-Verdrag werd aangenomen in 1948 en trad pas in werking in 1958. Voor sommige landen was het artikel 1 onaanvaardbaar. Sommige landen hadden schrik dat het IMO-Verdrag zou leiden tot inmenging in hun eigen nationale scheepvaartregels en industrie. Anderen waren van mening dat het IMO-Verdrag was geschreven in het voordeel van enkele landen die op dat moment de scheepvaart domineerden. Uiteindelijk hadden 21 landen het IMO-Verdrag geratificeerd waarvan zeven een tonnage van meer dan 1 miljoen bruto tonnenmaat hadden en zo was aan de voorwaarden voor de inwerkingtreding van het IMO-Verdrag voldaan op 17 maart 1958. Door de vele voorbehouden die landen hadden gemaakt kreeg IMO geen bevoegdheid op vlak van economische en commerciële activiteiten van scheepvaart.

Vorige amendementen aan het IMO-Verdrag

De eerste amendementen werden aangenomen in 1964 en traden in werking in 1967. Door het groeiende aantal lidstaten werd het aantal leden van de Raad opgetrokken van 16 naar 18 leden.

De eerste twee groepen bleven uit elks zes leden bestaan en er werd een derde categorie toegevoegd bestaande uit zes lidstaten met een specifiek belang maritiem transport of scheepvaart en wiens verkiezing in de Raad zou verzekeren dat alle belangrijke geografische gebieden van de wereld vertegenwoordigd waren.

renseignements hydrographiques, les journaux de bord et les documents intéressant la navigation maritime, les enquêtes sur les accidents en mer, le sauvetage des biens et des personnes ainsi que toutes autres questions ayant un rapport direct avec la sécurité maritime.

En outre, la Convention portant création de l'OMI prévoyait des dispositions concernant le secrétariat, les finances, le vote, le siège et diverses autres questions.

Il a fallu beaucoup de temps pour que la Convention portant création de l'OMI entre en vigueur. La Convention portant de l'OMI a été adoptée en 1948 et n'est entrée en vigueur qu'en 1958. Pour certains pays, l'article 1^{er} était inacceptable. Certains pays craignaient que la Convention portant création de l'OMI n'interfère avec leurs propres réglementations nationales en matière de navigation maritime et leur industrie. D'autres pensaient que la Convention portant création de l'OMI avait été rédigée au profit de quelques pays qui dominaient la navigation maritime à l'époque. Finalement, 21 pays ont ratifié la Convention portant création de l'OMI, dont sept avaient un tonnage supérieur à 1 million de tonneaux de jauge brute, et les conditions d'entrée en vigueur de la Convention portant création de l'OMI ont donc été réunies le 17 mars 1958. En raison des nombreuses réserves émises par les pays, l'OMI n'a pas reçu de compétence dans le domaine des activités économiques et commerciales de la navigation maritime.

Précédents amendements à la Convention portant création de l'OMI

Les premiers amendements à la Convention portant création de l'OMI ont été adoptés en 1964 et sont entrés en vigueur en 1967. En raison du nombre croissant d'États membres, le nombre de membres du Conseil est passé de 16 à 18.

Les deux premiers groupes ont continué à être composés de six membres chacun et une troisième catégorie a été ajoutée, composée de six États membres ayant des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection au Conseil garantit que toutes les grandes

De volgende amendementen kwamen al een jaar later in 1965 en traden in werking in 1968. Ditmaal werd het aantal leden van MSC verhoogd naar zestien leden.

De amendementen van 1964 en 1965 waren van belang aangezien hiermee bevestigd werd dat het lidmaatschap van IMO niet enkel groeide, maar ook veranderde. Aan de dominantie van de traditioneel maritieme landen kwam een einde toen steeds meer ontwikkelingslanden toetraden tot de IMO.

Het duurde tot 1974 tot er weer nieuwe amendementen aan het IMO-Verdrag werden aangenomen. De inwerkingtreding volgde in 1978. Ook ditmaal ging het om een verhoging van het aantal leden van de Raad. Het aantal lidstaten werd verhoogd tot 24 leden door het aantal leden van categorie C te verhogen van 6 naar 12 leden. Daarnaast werd MSC opengesteld voor alle lidstaten van IMO en niet meer beperkt tot enkel de leden die verkozen werden door de Assembly. Ook ditmaal was de wijziging een antwoord op de wijzigende samenstelling van IMO en de kritiek dat enkel traditionele scheepvaartlanden iets te zeggen hadden binnen IMO.

In 1967 illustreerde de olieramp met de TORREY CANYON de immense milieuschade als gevolg van een ongeval waarin een grote olietanker betrokken was. De bescherming van het mariene milieu werd een belangrijk probleem. Het ongeval met de TORREY CANYON gaf ook aan dat er gebreken was in het internationale systeem om aansprakelijkheid en schadevergoeding te bepalen in geval van een olielek. Midden jaren '70 werd dit een onderdeel van het IMO-programma. Het Comité ter bescherming van het marien milieu (MEPC) en het Juridisch Comité (LEG) werden gevormd en kregen dezelfde status als MSC. Ook de naam van de organisatie werd toen gewijzigd naar 'Internationale Maritieme Organisatie'. Deze amendementen werden aangenomen in 1974 en traden in werking in 1982.

régions géographiques du monde sont représentées.

Les amendements suivants sont intervenus un an plus tard, en 1965, et sont entrés en vigueur en 1968. Cette fois, le nombre de membres du MSC a été porté à seize membres.

Les amendements de 1964 et 1965 ont été importants car ils ont confirmé que l'adhésion à l'OMI non seulement progressait en nombre, mais aussi se transformait. La domination des nations traditionnellement maritimes a pris fin lorsque de plus en plus de pays en voie de développement ont rejoint l'OMI.

Ce n'est qu'en 1974 que de nouveaux amendements à la Convention portant création de l'OMI ont été adoptés. Leur entrée en vigueur a suivi en 1978. Cette fois encore, il s'agissait d'augmenter le nombre de membres du Conseil. Le nombre d'États membres a été porté à 24, en faisant passer le nombre de membres de catégorie C de 6 à 12. En outre, le MSC a été ouvert à tous les États membres de l'OMI sans se limiter aux seuls membres élus par l'Assemblée. Là encore, ce changement a répondu à l'évolution de la composition de l'OMI et à la critique selon laquelle seules les nations maritimes traditionnelles avaient leur mot à dire au sein de l'OMI.

En 1967, la marée noire du TORREY CANYON a illustré les immenses dégâts environnementaux causés par un accident impliquant un grand pétrolier. La protection du milieu marin est devenue un enjeu majeur. L'accident du TORREY CANYON a également mis en évidence les failles du système international de détermination des responsabilités et d'indemnisation en cas d'écoulement d'hydrocarbures. Au milieu des années 1970, cette thématique a été intégrée au programme de l'OMI. Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) et le Comité juridique (LEG) ont été créés et ont reçu le même statut que le MSC. Le nom de l'organisation a également été changé en « Organisation maritime internationale ». Ces amendements ont été adoptés en 1974 et sont entrés en vigueur en 1982.

In 1977 werden amendementen aangenomen om de groeiende betrokkenheid van de IMO inzake milieu-, administratieve en juridische kwesties te weerspiegelen in artikel 1. Artikel 2 dat de rol van IMO beperkte tot een consultatieve en adviserende rol werd opgeheven. Tenslotte werd ook het Technisch Comité opgericht naast MSC, LEG en MEPC. In 1984 traden deze wijzigingen in werking. Datzelfde jaar traden ook de amendementen van 1979 in werking die het aantal leden van de Raad verhoogde tot 32 met 16 plaatsen in categorie C.

In 1991 werd het Faciliteringscomité opgericht (FAL). Dit Comité streeft ernaar de procedures met betrekking tot internationale maritieme handel te standaardiseren en om administratieve lasten te vermijden. Ditmaal duurde het 17 jaar vooraleer de wijzigingen in 2008 in werking traden.

De amendementen van 1993 traden in 2002 net iets sneller in werking. Toen werd de Raad uitgebreid tot 40 leden. Categorieën A en B bestonden vanaf dan telkens uit 10 leden en categorie C uit 20 leden.

Inhoud van het IMO-Verdrag

Artikel 1 bepaalt zoals gezegd de doeleinden van de IMO. De functies worden in artikel 2 en 3 geregeld.

Het lidmaatschap, waaronder de procedure om een lid of geassocieerd lid te worden van IMO, wordt beschreven in Deel III van het IMO-Verdrag. De organen waaruit de IMO bestaat en hun desbetreffende bevoegdheden zijn te vinden in Deel IV tot en met Deel XII van het IMO-Verdrag.

Daarna volgen de financiële verplichtingen van de lidstaten, de stemprocedures, de plaats van het hoofdkwartier en de relatie met andere organisaties van de VN. Het hoofdkwartier is gelegen in Londen. Dit kan gewijzigd worden met een twee derde meerderheid.

Dan volgen de bepalingen inzake rechtsbevoegdheid, voorrechten en immuniteiten van de IMO. De procedure om

Des amendements ont été adoptés en 1977 pour refléter, dans l'article 1^{er}, l'implication croissante de l'OMI dans les questions environnementales, administratives et juridiques. L'article 2, qui limitait le rôle de l'OMI à un rôle consultatif, a été supprimé. Enfin, le Comité de la coopération technique a également été créé aux côtés du MSC, du LEG et du MEPC. Ces amendements sont entrés en vigueur en 1984. La même année, les amendements de 1979 portant le nombre de membres du Conseil à 32, dont 16 sièges dans la catégorie C, sont également entrés en vigueur.

En 1991, le comité de la simplification des formalités (FAL) a été créé. Ce comité vise à uniformiser les procédures relatives au commerce maritime international et à éviter les charges administratives. Cette fois, il a fallu 17 ans pour que les changements entrent en vigueur, en 2008.

Les amendements de 1993 sont entrés en vigueur un peu plus rapidement, en 2002. Ils ont porté le nombre de membres du Conseil à 40. Depuis lors, les catégories A et B se sont composées de 10 membres chacune et la catégorie C de 20 membres.

Contenu de la Convention portant création de l'OMI

L'article 1^{er}, comme cela a déjà été précisé plus haut, définit les buts de l'OMI. Les fonctions sont précisées dans les articles 2 et 3.

L'adhésion, y compris la procédure à suivre pour devenir membre ou membre associé de l'OMI, est décrite dans la partie III de la Convention portant création de l'OMI. Les organes constitutifs de l'OMI et leurs compétences respectives sont définis dans les parties IV à XII de la Convention portant création de l'OMI.

Viennent ensuite les obligations financières des États membres, les procédures de vote, la localisation du siège et les relations avec les autres organisations des Nations unies. Le siège est à Londres. Cette localisation peut être modifiée à la majorité des deux tiers.

Viennent ensuite les dispositions relatives aux capacités juridiques, privilèges et immunités de l'OMI. La procédure d'adoption

amendementen aan te nemen staat beschreven in de artikelen 71-73 van het IMO-Verdrag. Hiervoor is eveneens een twee derde meerderheid nodig en amendementen treden in werking twaalf maanden nadat twee derde van de lidstaten de amendementen hebben aanvaard. Vragen inzake interpretatie van het Verdrag worden geregeld in de artikelen 74-75. Tenslotte volgen diverse bepalingen zoals ondertekening en aanvaarding en bepalingen inzake de inwerkingtreding van het IMO-Verdrag zelf.

des amendements est décrite dans les articles 71 à 73 de la Convention portant création de l'OMI. Cela nécessite également une majorité des deux tiers et les amendements entrent en vigueur 12 mois après leur adoption par les deux tiers des États membres. Les questions liées à l'interprétation de la Convention sont traitées aux articles 74 et 75. Enfin, on trouve diverses dispositions telles que la signature et l'acceptation, ainsi que les dispositions relatives à l'entrée en vigueur de la Convention portant création de l'OMI.

2. Amendementen van de 32^{ste} sessie van de algemene vergadering van de IMO

Werkgroep tot hervorming van de Raad

De hervorming van de Raad werd opgeworpen op de 30^{ste} sessie van de Assembly en besloot dat concrete voorstellen tot hervorming konden worden voorgelegd aan de volgende zitting van de Raad.

Tijdens de 120^{ste} zitting van de Raad werd ingestemd om hervormingen te overwegen om de IMO beter in staat te stellen haar doelstellingen te bereiken. Daartoe werd een open werkgroep voor de hervorming van de Raad opgericht die openstond voor alle leden, geassocieerde leden en intergouvernementele organisaties en niet-gouvernementele organisaties in consultatieve status bij de IMO. De hervorming werd gedurende meerdere werkgroepen besproken. België heeft steeds actief deelgenomen aan de werkgroepen voor de hervorming van de Raad.

Amendementen van 2021

Het aantal leden van de IMO is de laatste jaren gestegen, zo zijn er intussen 175 lidstaten binnen de IMO. Botswana is als laatste toegetreden in 2021. Door deze toename drong zich de vraag op of het aantal leden van de Raad eveneens diende te stijgen. Momenteel zetelen er 40 landen in de Raad. De Raad is het uitvoerende orgaan van de IMO. De leden zijn verdeeld over drie categorieën:

2. Amendements adoptés à la 32^{ième} session de l'assemblée générale de l'OMI

Groupe de travail sur la réforme du Conseil

La réforme du Conseil a été évoquée lors de la 30^e session de l'Assemblée et il a été décidé que des propositions concrètes de réforme pouvaient être soumises à la prochaine session du Conseil.

Lors de sa 120^e session, le Conseil a convenu d'envisager des réformes pour renforcer la capacité de l'OMI à atteindre ses objectifs. À cette fin, un groupe de travail sur la réforme du Conseil a été créé, ouvert à tous les membres, membres associés et organisations intergouvernementales et non gouvernementales ayant un statut consultatif auprès de l'OMI. La réforme a été discutée lors de plusieurs groupes de travail. La Belgique a toujours participé activement aux groupes de travail sur la réforme du Conseil.

Amendements de 2021

Le nombre de membres de l'OMI a augmenté ces dernières années, si bien que l'OMI compte aujourd'hui 175 États membres. Le Botswana est le dernier État à avoir adhéré à l'OMI en 2021. Cette augmentation a soulevé la question de savoir si le nombre de membres du Conseil devait également augmenter. Actuellement, 40 pays siègent au Conseil. Le Conseil est l'organe exécutif de l'OMI. Les membres sont répartis en trois catégories :

- Categorie A bestaat uit de 10 landen met het grootste aandeel binnen internationale scheepvaartdiensten;
- Categorie B bestaat uit de 10 landen met het grootste aandeel binnen internationale zeehandel;
- Categorie C bestaat uit 20 landen met bijzondere belangen binnen maritiem vervoer of navigatie.

Het aantal leden van zowel categorie A als categorie B wordt van 10 naar 12 gebracht. Het aantal leden van categorie C wordt opgetrokken tot 28 leden.

Het mandaat van de Raadsleden wordt verlengd naar 4 jaar in plaats van de huidige twee jaar. De verkiezingscampagnes werden steeds intensiever waardoor minder tijd overbleef om de kerntaken van de IMO te bespreken. Door de termijn van het lidmaatschap van de Raad te verlengen tot vier jaar zou de inspanningen voor kandidaat-Raadsleden en de IMO verlichten. De Assembly komt nog steeds om de twee jaar samen en komt zo ook buiten de verkiezingscyclus bijeen en kan zich dan volledig focussen op het beleid van IMO.

De zes officiële talen van de IMO zijn Arabisch, Chinees, Engels, Frans, Russisch en Spaans. Er was echter nog geen authentieke tekst van het IMO-Verdrag in het Arabisch, Chinees en Russisch. Dit wordt met deze amendementen uitgeklaard.

Resolutie om snelle ratificatie aan te moedigen

In resolutie A.1172(32) eveneens aangenomen op de 32^{ste} zitting van de algemene vergadering van de IMO werd expliciet de nood voor een snelle ratificatie onderstreept.

Op basis van artikel 71 van het IMO-Verdrag zullen de amendementen aan het IMO-Verdrag in werking treden twaalf maanden nadat twee derde van de leden van de IMO de amendementen hebben goedgekeurd.

België zit sinds 2009 onafgebroken in de Raad van de IMO in categorie C. België heeft daarom een voorbeeldfunctie en het is daarom aangewezen dat België de

- La catégorie A comprend les 10 pays ayant la plus grande part dans les services internationaux de navigation maritime ;
- La catégorie B comprend les 10 pays ayant la plus grande part dans le commerce maritime international ;
- La catégorie C comprend 20 pays ayant des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation.

Le nombre de membres de la catégorie A et de la catégorie B passe de 10 à 12. Le nombre de membres de la catégorie C est porté à 28.

Le mandat des membres du Conseil est porté à quatre ans au lieu des deux ans actuels. Les campagnes électorales sont devenues de plus en plus intenses, laissant moins de temps pour discuter des tâches essentielles de l'OMI. L'extension du mandat des membres du Conseil à quatre ans allégerait la charge des candidats membres du Conseil et de l'OMI. L'Assemblée se réunit toujours tous les deux ans et donc également en dehors du cycle électoral et peut alors se concentrer pleinement sur la politique de l'OMI.

Les six langues officielles de l'OMI sont l'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol, le français et le russe. Toutefois, il n'existait pas encore de texte authentique de la convention portant création de l'OMI en arabe, en chinois et en russe. Ce point est clarifié par ces amendements.

Résolution pour encourager une ratification rapide

Dans la résolution A.1172(32) également adoptée lors de la 32^{ième} session de l'Assemblée de l'OMI, la nécessité d'une ratification rapide a été explicitement soulignée.

Sur la base de l'article 71 de la Convention portant création de l'OMI, les amendements à la Convention portant création de l'OMI entrent en vigueur douze mois après leur approbation par les deux tiers des membres de l'OMI.

La Belgique est membre du Conseil de l'OMI dans la catégorie C sans interruption depuis 2009. La Belgique a donc un rôle d'exemple et il convient que la Belgique ratifie les

amendementen aan het IMO-Verdrag zo spoedig mogelijk ratificeert.

3. Bevoegdheid

De vertegenwoordiging binnen IMO wordt steeds geleid door het federale niveau. Het is ook het federale niveau dat de jaarlijkse bijdrage aan IMO op zich neemt.

De laatste ratificatie van amendementen aan het IMO-Verdrag dateert van 2 september 1985. Deze ratificatie werd uitgevoerd door een federale wet.

Op basis van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen (BWHI), in het bijzonder artikel 6.II zijn er geen specifieke bevoegdheden inzake maritiem transport toegekend aan de gewesten of gemeenschappen.

Op basis hiervan, is de ratificatie van de amendementen aan het IMO-verdrag aangenomen te Londen bij resolutie A.1152(32) op de 32^{ste} algemene vergadering van de IMO een exclusief federale bevoegdheid.

De Werkgroep Gemengde Verdragen (WGGV) is op 15 maart 2022 akkoord gegaan met het exclusief federaal karakter van dit verdrag.

4. Artikelsgewijze commentaar

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

amendements à la Convention portant création de l'OMI dans les meilleurs délais.

3. Compétence

La représentation au sein de l'OMI est menée par le niveau fédéral. C'est également le niveau fédéral qui verse la contribution annuelle à l'OMI.

La dernière ratification d'amendements à la Convention de l'OMI a eu lieu le 2 septembre 1985. Cette ratification a été effectuée par une loi adoptée au niveau fédéral.

Sur base de la loi spéciale de réformes institutionnelles (LSRI), et de son article spécial 6.II, aucune compétence spécifique ayant trait au transport maritime n'est attribuée aux régions ou aux communautés.

Sur cette base, la ratification des amendements à la Convention de l'OMI adoptés à Londres par la résolution A.1152(32) lors de la 32^{ième} assemblée de l'OMI est une compétence exclusivement fédérale.

Le Groupe de Travail Traités Mixtes (GTTM) s'est déclaré d'accord le 15 mars 2022 de déclarer ce traité exclusivement fédéral.

4. Commentaire article par article

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 2

Dit artikel bepaalt dat België gebonden zal zijn door de amendementen die op de 32^{ste} sessie van de Assembly werden aangenomen.

Deze amendementen houden in eerste plaats een uitbreiding van het aantal leden van de Raad in. Categorie A en B worden elk uitgebreid van 10 naar 12 leden. Het aantal leden van categorie C wordt van 20 leden naar 28 leden gebracht. Artikel 16, 17 en 19(b) van het IMO-Verdrag worden hiervoor gewijzigd.

Daarnaast wordt het mandaat van de leden van de Raad verlengd van 2 jaar naar 4 jaar. Dit wordt opgenomen in artikel 18 van het IMO-Verdrag.

Tenslotte wordt er via een wijziging aan artikel 81 voor gezorgd dat een authentieke versie van het IMO-Verdrag is voorzien in de zes talen van de IMO, namelijk Arabisch, Chinees, Engels, Frans, Russisch en Spaans.

Article 2

Cet article prévoit que la Belgique sera liée par les amendements adoptés lors de la 32^{ième} session de l'Assemblée.

Ces amendements consistent principalement à augmenter le nombre de membres du Conseil. Les catégories A et B passeront chacune de 10 à 12 membres. Le nombre de membres de la catégorie C passe de 20 à 28 membres. Les articles 16, 17 et 19(b) de la Convention portant création de l'OMI sont modifiés en conséquence.

En outre, le mandat des membres du Conseil sera porté de 2 à 4 ans. Cet amendement est repris à l'article 18 de la Convention portant création de l'OMI.

Enfin, par un amendement à l'article 81, une version authentique de la Convention portant création de l'OMI est prévue dans les six langues de l'OMI, à savoir l'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol, le français et le russe.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

La Ministre des Affaires étrangères,



Hadja LAHBIB

De Minister van Noordzee,

Le Ministre de la Mer du Nord,

Vincent VAN QUICKENBORNE

ANNEXE
AMENDEMENTS À LA CONVENTION PORTANT CRÉATION DE L'ORGANISATION
MARITIME INTERNATIONALE

PARTIE VI
Le Conseil

Article 16

Remplacer le texte de l'article 16 par le texte suivant :

"Le Conseil se compose de cinquante-deux Membres élus par l'Assemblée."

Article 17

Remplacer le texte de l'article 17 par le texte suivant :

"En élisant les Membres du Conseil, l'Assemblée observe les principes suivants :

- a) douze sont des États qui sont le plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime;
- b) douze sont d'autres États qui sont le plus intéressés dans le commerce international maritime;
- c) vingt-huit sont des États qui n'ont pas été élus au titre des alinéas a) ou b) ci-dessus, qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection garantit que toutes les grandes régions géographiques du monde sont représentées au Conseil."

Article 18

Remplacer le texte de l'article 18 par le texte suivant :

"Les Membres représentés au Conseil, en vertu de l'article 16, restent en fonction jusqu'à la clôture des deux sessions ordinaires suivantes de l'Assemblée. Les Membres sortants sont rééligibles."

Article 19 b)

Remplacer le texte de l'article 19 b) par le texte suivant :

"b) Trente-quatre Membres du Conseil constituent le quorum."

PARTIE XXI
Entrée en vigueur

Article 81

À l'article 81, remplacer le membre de phrase "dont les textes anglais, français et espagnol font également foi" par "dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi".

BIJLAGE
AMENDEMENTEN AAN HET VERDRAG INZAKE
DE INTERNATIONALE MARITIEME ORGANISATIE

HOOFDSTUK VI
De Raad

Artikel 16

De tekst van artikel 16 vervangen door:

"De Raad bestaat uit tweeënvijftig leden, gekozen door de Algemene Vergadering."

Artikel 17

De tekst van artikel 17 vervangen door:

"Bij het kiezen van de leden van de Raad houdt de Algemene Vergadering zich aan de volgende criteria:

- (a) Twaalf leden zijn Staten met het meeste belang bij het verlenen van internationale scheepvaartdiensten;
- (b) Twaalf leden zijn andere Staten met het meeste belang bij de internationale handel ter zee;
- (c) Achtentwintig leden zijn Staten die niet volgens het bepaalde onder (a) of (b) hierboven zijn gekozen, die een bijzonder belang hebben bij het vervoer over zee of de navigatie en door wier verkiezing in de Raad wordt gewaarborgd dat alle voornaamste geografische gebieden van de wereld zijn vertegenwoordigd."

Artikel 18

De tekst van artikel 18 vervangen door:

"Leden, die zitting hebben in de Raad krachtens artikel 16, oefenen hun functie uit tot het einde van de volgende twee opeenvolgende gewone zittingen van de Algemene Vergadering. Zij zijn dadelijk herkiesbaar."

Artikel 19(b)

De tekst van artikel 19(b) vervangen door:

"(b) Vierendertig leden van de Raad vormen het quorum."

HOOFDSTUK XXI
Inwerkingtreding

Artikel 81

In artikel 81, de woorden "waarvan de Engelse, Franse en Spaanse teksten gelijkelijk authentiek zijn" vervangen door "waarvan de Arabische, Chinese, Engelse, Franse, Russische en Spaanse teksten gelijkelijk authentiek zijn".