

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2000-2001

11 MEI 2001

Wetsontwerp houdende instemming met het Aanvullend Protocol nr. 5 bij de Herzene Rijnvaartakte, en met de Verklaring, gedaan te Straatsburg op 28 april 1999

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	5
Aanvullend Protocol nr. 5 bij de Herzene Rijnvaartakte	6
Voorontwerp van wet	8
Advies van de Raad van State	9

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2000-2001

11 MAI 2001

Projet de loi portant assentiment au Protocole additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, et à la Déclaration, faits à Strasbourg le 28 avril 1999

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	5
Protocole additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin	6
Avant-projet de loi	8
Avis du Conseil d'État	9

MEMORIE VAN TOELICHTING

1. Op grond van de Rijnvaartakte van Mannheim van 17 oktober 1868, (*Belgisch Staatsblad* van 29 september 1954) herzien bij het Verdrag van Straatsburg van 20 november 1963 (*Belgisch Staatsblad* van 29 juni 1967), heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een autonome bevoegdheid inzake de scheepvaart op de Akte van Mannheim-wateren namelijk de Rijn, de zijrivieren, de Rijnmondingen en de Schelde en Rijn verbindende wateren. De lidstaten zijn België, Nederland, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland.

2. In 1989 werden in het kader van de Europese Gemeenschap en van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) maatregelen genomen om de structurele overcapaciteit te verminderen van de vloten die vervoer verrichten op het net van met elkaar in verbinding staande waterwegen van België, Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland.

a) De E.G.-Verordening nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 voorzag in volgende maatregelen:

— de overcapaciteit wordt verminderd door op gemeenschapsniveau gecoördineerde nationale sloopacties, waarbij de nationale sloopfondsen in alle landen dezelfde slooppremies uitkeren en dezelfde speciale bijdragen (zie hieronder) vorderen;

— om te vermijden dat het effect van de sloopacties zou worden tenietgedaan door de gelijktijdige ingebruikneming van extra-scheepsruimte, werd de «oud voor nieuw» regeling ingevoerd: de vervoerder die additionele scheepsruimte in bedrijf wenst te stellen (nieuwbouw of schip uit ander stroomgebied) moet hetzij een gelijk tonnage slopen hetzij een speciale bijdrage in het fonds storten.

De nationale fondsen werden in de afgelopen periode niet alleen gestijfd door de speciale bijdragen van de bedrijfstak maar, ingevolge latere wijzigingen aan de E.G.-Verordening, ook door de bijdragen van de Europese Gemeenschap en van de Lidstaten dit wil zeggen wat België betreft door bijdragen van de Gewesten.

b) Het Aanvullend Protocol nr. 4 bij de Herzien Rijnvaartakte werd op 25 april 1989 door de C.C.R.-lidstaten ondertekend. Deze ondertekening — vóór de inwerkingtreding van de E.G.-Verordening 1101/89 — was nodig:

i. om die E.G.-Verordening op de Akte van Mannheim-wateren (Rijn, zijrivieren, Rijnmondingen en

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. La Convention de Mannheim du 17 octobre 1868 pour la navigation du Rhin (*Moniteur belge* du 29 septembre 1954), révisée par le Traité de Strasbourg du 20 novembre 1963 (*Moniteur belge* du 29 juin 1967) confère à la Commission centrale pour la navigation du Rhin une compétence autonome en matière de navigation sur les eaux régies par la Convention de Mannheim, à savoir le Rhin, ses affluents, ses embouchures ainsi que les eaux qui relient l'Escaut et le Rhin. Les États membres sont la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la France et la Suisse.

2. En 1989, des mesures ont été prises dans le cadre de la Communauté européenne et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCR) en vue de réduire la surcapacité structurelle des flottes opérant sur le réseau des voies navigables, reliées entre elles, de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Allemagne, de la France et de la Suisse.

a) Le règlement CE n° 1101/89 du Conseil du 27 avril 1989 prévoyait les mesures suivantes:

- réduction de la surcapacité par des actions nationales de déchirage de bateaux coordonnées au niveau communautaire; les fonds nationaux de déchirage versent les mêmes primes de déchirage dans tous les pays et réclament les mêmes contributions spéciales (*cf.* ci-dessous);

- afin d'éviter que l'effet des actions de déchirage ne soit annihilé par la mise en service simultanée de capacités nouvelles, la règle «vieux pour neuf» est instaurée; le transporteur qui souhaite mettre en service des capacités supplémentaires (nouvelles constructions ou navires d'un autre bassin) est tenu soit de déchirer un tonnage de cale équivalent, soit de verser une contribution spéciale au fonds.

Dans la période écoulée, les fonds nationaux ont été alimentés non seulement par les contributions spéciales du secteur d'activité concerné mais également, du fait des modifications apportées ultérieurement au Règlement CE, par les contributions de la Communauté européenne et des États membres, à savoir, pour ce qui concerne la Belgique, les contributions des Régions.

b) Le Protocole Additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin avait été signé le 25 avril 1989 par les États membres de la C.C.R. Cette signature devait avoir lieu avant l'entrée en vigueur du Règlement CE 1101/89:

i. pour pouvoir appliquer ledit Règlement CE aux eaux régies par la Convention de Mannheim (le Rhin,

Schelde- en Rijnverbindende wateren) te kunnen toepassen. De uitzonderlijke en tijdelijke maatregelen van de E.G.-Verordening zijn immers in strijd met de volgende beginselen vervat in de Herzene Rijnvaartakte:

— de beperking van de toegang tot de markt (de «oud voor nieuw» regeling) is in strijd met artikel 1 van de Akte van Mannheim; dat artikel garandeert aan elke binnenvaartondernemer een recht op vrije vaart op de genoemde waterwegen;

— de heffing van de bijzondere bijdragen voor de financiering van de sloopregeling is in strijd met artikel 3 dat bepaalt dat «aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation ne pourra être prélevé sur les bateaux ou leurs chargements ...».

ii. om deze maatregelen op een uniforme wijze te kunnen invoeren in alle Rijnsoeverstaten met andere woorden ook in Zwitserland dat wel lid is van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart maar niet van de Europese Gemeenschap; op die wijze wordt de noodzakelijke eenheid van het Rijnregime behouden.

Overeenkomstig artikel 1, lid 3 van het Aanvullend Protocol nr. 4 is de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bevoegd een Reglement goed te keuren in overeenstemming met de E.G.-Verordening. Dit Reglement werd eveneens op 25 april 1989 goedgekeurd.

3. De E.G.-Verordening nr. 1101/89 liep af op 28 april 1999.

a) De Raad heeft op 29 maart 1999 de EG-Verordening nr. 718/1999 goedgekeurd waarbij met ingang van 29 april 1999, wordt voorzien in volgende maatregelen:

— de «oud voor nieuw» regeling wordt gehandhaafd gedurende een overgangsfase van ten hoogste 4 jaar, waarin de communautaire marktinterventie geleidelijk wordt beëindigd; de kosten van de ter regulering van de scheepsruimte te treffen maatregelen worden, in tegenstelling tot de vorige periode, uitsluitend gedragen door de in de binnenvaart actieve ondernemingen;

— de «oud voor nieuw» regeling, het instrument voor beheersing van de capaciteit van de genoemde vloten, wordt na die 4 jaar — met andere woorden na 29 april 2003 — gehandhaafd, maar dan op nul niveau en als bewakingsmechanisme, dat alleen bij ernstige verstoring van de markt kan worden gereactiveerd;

— de nationale sloopfondsen worden behouden onder de naam «fondsen voor coördinatie en promotie van de binnenvaartvloeden in de Gemeenschap»; dit fonds beschikt over de financiële overschotten van de

ses affluents, ses embouchures ainsi que les eaux qui relient l'Escaut et le Rhin). Les mesures exceptionnelles et temporaires prévues par le Règlement CE sont en effet contraires aux principes ci-dessous, inscrits dans la Convention révisée pour la navigation du Rhin:

- la limitation de l'accès au marché (la règle «vieux pour neuf») est contraire à l'article Premier de la Convention de Mannheim; ledit article garantit à chaque transporteur le droit de naviguer librement sur les voies navigables précitées;

- le prélèvement des contributions spéciales pour le financement du système de déchargement est contraire à l'article 3 qui stipule que «aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation ne pourra être prélevé sur les bateaux ou leurs chargements ...».

ii. pour pouvoir mettre lesdites mesures en œuvre de manière uniforme dans tous les États riverains du Rhin, c'est-à-dire, même en Suisse, ce pays étant membre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, mais non de la Communauté européenne. De cette façon, l'indispensable unité du régime du Rhin se trouvait maintenue.

En vertu de l'article Premier, paragraphe 3 du Protocole Additionnel n° 4, la Commission centrale pour la navigation du Rhin a toute compétence pour établir un règlement qui soit adapté aux dispositions du Règlement CE. Un règlement de ce type a été adopté le 25 avril 1989.

3. Le Règlement CE n° 1101/89 est venu à expiration le 28 avril 1999.

a) Le 29 mars 1999, le Conseil a adopté le Règlement CE n° 718/1999, qui prévoyait, avec entrée en vigueur au 29 avril 1999, les mesures suivantes:

- la règle «vieux pour neuf» est maintenue pendant une période de transition de 4 ans maximum de manière à mettre progressivement un terme à l'interventionnisme communautaire sur le marché; les coûts des mesures à instaurer en vue de la régulation de la cale seront, contrairement à ce qui était le cas au cours de la période précédente, supportés exclusivement par les entreprises qui opèrent dans le secteur de la navigation intérieure;

- l'instrument de maîtrise de la capacité des flottes précitées qu'est la règle «vieux pour neuf» sera maintenu après ladite période de 4 ans — en d'autres termes, après le 29 avril 2003 — mais au niveau zéro et en tant que mécanisme de veille, qui ne peut être réactif qu'en cas de perturbation grave du marché;

- les fonds nationaux de déchargement sont maintenus sous l'appellation «fondsen voor coördinatie en promotie van de binnenvaartvloeden in de Gemeenschap». Ce fonds dispose des reliquats financiers des actions

tot 28 april 1999 uitgevoerde structurele saneringsacties (reservefondsen) en over de speciale bijdragen van de bedrijfstak krachtens de «oud voor nieuw» regeling in de nieuwe Verordening;

b) Om dezelfde reden als vermeld onder punt 2 b) hierboven wat het Aanvullend Protocol nr. 4 betreft, hebben de C.C.R.-lidstaten op 28 april 1999 — dus vóór de inwerkingtreding van de E.G.-Verordening nr. 718/1999 — een Aanvullend Protocol nr. 5 bij de Rijnvaartakte ondertekend. Overeenkomstig artikel II van dit Aanvullend Protocol nr. 5 is de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bevoegd om besluiten te nemen als bedoeld in de E.G.-Verordening.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft op 28 april 1999 een dergelijk besluit en Reglement goedgekeurd. Het C.C.R.-Reglement voorziet echter niet — in tegenstelling tot de EG-Verordening — in het behoud na 29 april 2003 van bovengenoemd «bewakingsmechanisme». Zwitserland kan, als C.C.R.-lidstaat, met het behoud ervan niet akkoord gaan.

4. Het voorliggend Aanvullend Protocol nr. 5 bij de Herziene Rijnvaartakte behoeft parlementaire goedkeuring omdat het mogelijk maakt dat de scheepvaart op de Akte van Mannheim-wateren onderworpen wordt aan uitzonderlijke en tijdelijke maatregelen die in strijd zijn met bepalingen van de Akte van Mannheim. De Rijnvaartakte en het communautair recht zijn twee onafhankelijke, autonome rechtsbronnen.

5. Het voorliggend Aanvullend Protocol nr. 5 bij de Herziene Rijnvaartakte slaat op materies die tot de bevoegdheid van de federale staat en van de gewesten behoren. Het gaat dus om een gemengd verdrag dat ter goedkeuring aan het federaal parlement en aan de parlementen van de drie gewesten moet worden voorgelegd.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en van Vervoer,

Isabelle DURANT.

d'assainissement structurel menées jusqu'au 28 avril 1999 (fonds de réserve) et des contributions spéciales du secteur d'activité concerné en vertu de la règle «vieux pour neuf» dans le nouveau Règlement;

b) Pour la même raison que celle mentionnée au point 2b) ci-dessus en ce qui concerne le Protocole Additionnel n° 4, les États membres de la C.C.R. ont signé, le 28 avril 1999 — donc avant l'entrée en vigueur du Règlement CE n° 718/1999 — un Protocole Additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin. En vertu de l'article II dudit Protocole Additionnel n° 5, la Commission centrale pour la navigation du Rhin est habilitée à prendre des résolutions dans le sens du Règlement CE.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a adopté pareille résolution et pareil règlement le 28 avril 1999. Toutefois, le règlement de la C.C.R. ne prévoit pas — à la différence du Règlement CE — le maintien, après le 29 avril 2003, du «mécanisme de surveillance» évoqué plus haut. La Suisse, état membre de la C.C.R., ne peut marquer son accord sur le maintien de ce mécanisme.

4. Le Protocole Additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin doit être soumis à l'assentiment parlementaire parce qu'il permet que la navigation sur les eaux régies par la Convention de Mannheim soit soumise à des mesures exceptionnelles et temporaires qui sont contraires aux dispositions de ladite Convention. La Convention révisée pour la navigation du Rhin et le droit communautaire sont deux sources de droit indépendantes, autonomes.

5. Le Protocole Additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin qui vous est soumis porte sur des matières relevant de la compétence de l'État fédéral et des Régions. Il s'agit donc d'un traité mixte qui doit être soumis à l'assentiment du Parlement fédéral et des Parlements des trois Régions.

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken en van Onze minister van Mobiliteit en Vervoer,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Mobiliteit en Vervoer zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Aanvullend Protocol nr. 5 bij de Herziene Rijnvaartakte, en de Verklaring, gedaan te Straatsburg op 28 april 1999, zullen volkomen gevolgd hebben.

Art. 3

Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2000.

Gegeven te Brussel, 2 april 2001.

ALBERT

Van Koningswege:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères et de Notre ministre de la Mobilité et des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre de la Mobilité et des Transports sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le Protocole additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, et la Déclaration, faits à Strasbourg le 28 avril 1999, sortiront leur plein et entier effet.

Art. 3

La présente loi produit ses effets le 1^{er} janvier 2000.

Donné à Bruxelles, le 2 avril 2001.

ALBERT

Par le Roi:

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

AANVULLEND PROTOCOL N° 5**bij de Herziene Rijnvaartakte**

DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE FRANSE REPUBLIC,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE ZWITSERSE BONDSSTAAT,

Overwegende:

— dat het Aanvullend Protocol N° 4 bij de Herziene Rijnvaartakte, dat de mogelijkheid biedt op de Rijn tijdelijk maatregelen ter structurele sanering in te voeren, op 31 december 1999 buiten werking treedt,

— dat om een ernstige crisis in de Rijn- en binnenvaart het hoofd te kunnen bieden tijdelijke maatregelen ter structurele sanering in werking zijn gesteld tussen 1989 en 1999,

— dat het, teneinde het resultaat van die maatregelen niet in gevaar te brengen, noodzakelijk is geoordeeld de voorwaarden gesteld voor het in gebruik nemen van toegevoegde scheepsruimte gedurende een beperkte periode te verlengen,

— dat deze voorwaarden, om doeltreffend te kunnen zijn en ten einde verschil in regime en concurrentievervalsingen te vermijden, op uniforme wijze dienen te worden ingevoerd in alle Overeenkomstsluitende Staten,

zijn als volgt overeengekomen:

ARTIKEL I

Niettegenstaande de algemene beginselen vervat in de Herziene Rijnvaartakte, kan de Rijnvaart tot 29 april 2003 onderworpen worden aan voorwaarden voor het in gebruik nemen van toegevoegde scheepsruimte, zoals de verplichting voor een eigenaar die toegevoegde scheepsruimte in gebruik neemt om gelijktijdig een gelijkwaardige hoeveelheid scheepsruimte te slopen dan wel een bijzondere bijdrage te storten in het fonds van de binnenvaart.

ARTIKEL II

Opdat de in artikel I bedoelde bepaling en de latere wijzigingen daarop in alle Overeenkomstsluitende Staten op uniforme wijze worden toegepast, is de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bevoegd besluiten dienaangaande te nemen.

De Overeenkomstsluitende Staten hebben, wat de toepassing van deze bepaling betreft, gelijke rechten en plichten.

ARTIKEL III

Dit Aanvullend Protocol vereist de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van de ondertekenende Staten.

De bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring vindt plaats door nederlegging van een geëigende akte bij de Secretaris-

PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 5**à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin**

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

Considérant:

— que le Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin autorisant l'introduction temporaire sur le Rhin de mesures d'assainissement structurel expire le 31 décembre 1999,

— qu'en réponse à une crise économique grave dans la navigation rhénane et intérieure, des mesures temporaires d'assainissement structurel ont été introduites entre 1989 et 1999,

— qu'il est apparu nécessaire, pour ne pas compromettre l'effet de ces mesures, de prolonger pendant une période limitée les conditions relatives à la mise en service de cales supplémentaires,

— que pour être efficaces ainsi que pour éviter des disparités de régime et des distorsions de concurrence, ces conditions doivent continuer à s'appliquer de manière uniforme dans tous les États Contractants,

sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE I

Nonobstant les principes généraux contenus dans la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, la navigation rhénane peut, jusqu'au 29 avril 2003, être soumise à des conditions relatives à la mise en service de cale supplémentaire, telles que l'obligation pour les propriétaires mettant en service de la cale supplémentaire de déchirer simultanément un volume équivalent de cale ou de verser une contribution spéciale au fonds de la navigation intérieure.

ARTICLE II

Pour que la disposition visée à l'article I ainsi que ses modifications ultérieures soient applicables d'une façon uniforme dans tous les États Contractants, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est habilitée à prendre des résolutions en ce sens.

Les États Contractants ont, en ce qui concerne l'application de cette disposition, des droits et obligations égaux.

ARTICLE III

Le présent Protocole est soumis à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des États signataires.

La ratification, l'acceptation ou l'approbation s'effectue par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire

Generaal van de Centrale Commissie. Deze maakt een proces-verbaal van de nederlegging op en zendt aan elk der ondertekende Staten een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring alsmede van het proces-verbaal van de nederlegging.

ARTIKEL IV

Dit Aanvullend Protocol treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op de nederlegging van de vijfde akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring bij het Secretariaat van de Centrale Commissie. De Secretaris-Generaal stelt de Overeenkomstsluitende Staten hiervan in kennis.

ARTIKEL V

Dit Aanvullend Protocol is opgesteld in een enkel exemplaar in de Duitse, de Franse en de Nederlandse taal; in geval van verschil is de Franse tekst doorslaggevend; het wordt nedergelegd in het archief van de Centrale Commissie.

Een door de Secretaris-Generaal voor eensluidend gewaarmerkt afschrift wordt aan elk der Overeenkomstsluitende Staten toegezonden.

TEN BLIJKE WAARVAN, de ondergetekenden, na overlegging van hun volmachten, dit Aanvullend Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Straatsburg, op 28 april 1999.

général de la Commission Centrale. Celui-ci dresse un procès-verbal de dépôt et remet à chaque État signataire une copie certifiée conforme de chacun des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation ainsi que du procès-verbal de dépôt.

ARTICLE IV

Le présent Protocole additionnel entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation au Secrétariat de la Commission Centrale. Le Secrétaire général en informera les États Contractants.

ARTICLE V

Le présent Protocole additionnel est rédigé en un seul exemplaire en allemand, en français et en néerlandais; en cas de divergences, le texte français fait foi; il sera déposé dans les archives de la Commission Centrale.

Une copie certifiée conforme par le Secrétaire Général en sera remise à chacun des États Contractants.

EN FOI DE QUOI, les soussignés ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé le présent Protocole additionnel.

Fait à Strasbourg, le 28 avril 1999.

VERKLARING van de Overeenkomstsluitende Staten bij de ondertekening van Aanvullend Protocol N° 5

Gezien de urgentie van de te treffen bepaling stemmen de Overeenkomstsluitende Staten ermee in dat Aanvullend Protocol N° 5 voorlopig wordt toegepast vanaf 1 januari 2000, voor dat alle akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring zijn nedergelegd, met dien verstande dat de definitieve inwerkingtreding afhangt van de voltooiing van de in de onderscheiden Overeenkomstsluitende Staten constitutioneel vereiste procedures.

Gedaan te Straatsburg, op 28 april 1999.

**VOORONTWERP VAN WET VOORGELEGD
AAN DE RAAD VAN STATE**

Voorontwerp van wethoudende instemming met het Aanvullend Protocol nr. 5 bij de Herzene Rijnvaartakte, gedaan te Straatsburg op 28 april 1999.

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Aanvullend Protocol nr. 5 bij de Herzene Rijnvaartakte, gedaan te Straatsburg op 28 april 1999, zal volkomen gevolg hebben.

DECLARATION des États signataires à l'occasion de la signature du Protocole additionnel n° 5

Compte tenu de l'urgence de la disposition à prendre, les États signataires consentent à ce que le Protocole additionnel n° 5 soit appliqué à partir du 1^{er} janvier 2000 avant que tous les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation aient été déposés, étant entendu que l'entrée en vigueur définitive sera subordonnée à l'accomplissement des procédures constitutionnelles propres à chacun des États Contractants.

Fait à Strasbourg, le 28 avril 1999.

**AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS
AU CONSEIL D'ÉTAT**

Avant-projet de loi portant assentiment au Protocole additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, fait à Strasbourg le 28 avril 1999.

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le Protocole additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, fait à Strasbourg le 28 avril 1999, sortira son plein et entier effet.

ADVIES 31.173/4 VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 17 januari 2001 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met het Aanvullend Protocol nr. 5 bij de Herziene Rijnvaartakte, gedaan te Straatsburg op 28 april 1999», heeft op 12 februari 2001 het volgende advies gegeven:

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

1. Op 28 april 1999 werd te Straatsburg eveneens een «Verklaring van de Overeenkomstsluitende Staten bij de ondertekening van het Aanvullend Protocol nr. 5» ondertekend.

Luidens die verklaring «... stemmen de Overeenkomstsluitende landen, gezien de urgentie van de te treffen bepaling, ermee in dat Aanvullend Protocol nr. 5 voorlopig wordt toegepast vanaf 1 januari 2000, voordat alle akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring zijn nedergelegd, met dien verstande dat de definitieve inwerkingtreding afhangt van de voltooiing van de in de onderscheiden Overeenkomstsluitende Staten constitutioneel vereiste procedures».

Ook met die verklaring dient instemming te worden verleend. De tekst van het opschrift en van artikel 2 dienen bijgevolg te worden aangepast.

2. Voorts dient in de ontworpen tekst een bijkomend artikel te worden ingevoegd krachtens hetwelk de ordonnantie uitwerking heeft op 1 januari 2000(1)(2).

De kamer was samengesteld uit:

De heer R. ANDERSEN, kamervoorzitter;

MM. P. LIENARDY, P. VANDERNOOT, staatsraden;

De heren J. van COMPERNOLLE et J.-M. FAVRESSE, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer P. BROUWERS, referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

De griffier,
C. GIGOT.

De voorzitter,
R. ANDERSEN.

AVIS 31.173/4 DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 17 janvier 2001, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi «portant assentiment au Protocole additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, fait à Strasbourg le 28 avril 1999», a donné le 12 février 2001 l'avis suivant:

EXAMEN DU PROJET

1. Une «Déclaration des États signataires à l'occasion de la signature du Protocole additionnel n° 5» a également été signée à Strasbourg le 28 avril 1999.

En vertu de cette déclaration les États signataires, «compte tenu de l'urgence de la disposition à prendre, (...) consentent à ce que le Protocole additionnel n° 5 soit appliqué à partir du 1^{er} janvier 2000 avant que tous les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation aient été déposés, étant entendu que l'entrée en vigueur définitive sera subordonnée à l'accomplissement des procédures constitutionnelles propres à chacun des États contractants».

Il convient de porter également assentiment à cette déclaration. Le texte de l'intitulé et de l'article 2 seront adaptés en conséquence.

2. Par ailleurs, il y a lieu d'insérer dans le texte en projet un article supplémentaire aux termes duquel l'ordonnance produit ses effets le 1^{er} janvier 2000(1)(2).

La chambre était composée de:

M. R. ANDERSEN, président de chambre;

De heren P. LIENARDY, P. VANDERNOOT, conseillers d'État;

MM. J. van COMPERNOLLE et J.-M. FAVRESSE, assessesurs de la section de législation;

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. P. BROUWERS, référendaire.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

Le greffier,
C. GIGOT.

Le président,
R. ANDERSEN.

(1) Zie, bijvoorbeeld, advies 29.402/4, door de afdeling wetgeving van de Raad van State op 12 juli 1999 gegeven over een voorontwerp van wet dat de wet van 24 juni 2000 houdende instemming met de Internationale koffieovereenkomst 1994, opgemaakt te Londen op 30 maart 1994, is geworden.

(2) Daar het om een gemengd verdrag gaat, dienen de andere instemmingsakten eveneens op 1 januari 2000 uitwerking te hebben.

(1) Voir, par exemple, l'avis 29.402/4 donné par la section de législation du Conseil d'État le 12 juillet 1999 sur un avant-projet de loi devenu la loi du 24 juin 2000 portant assentiment à l'Accord international de 1994 sur le café, fait à Londres le 30 mars 1994 (*Moniteur belge* du 3 octobre 2000).

(2) S'agissant d'un traité mixte, il convient que les autres actes d'assentiment produisent également leurs effets au 1^{er} janvier 2000.