

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2003-2004

25 NOVEMBRE 2003

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à l'arbitrage concernant la réactivation et la modernisation du Rhin de fer, conclu à La Haye par échange de notes datées du 22 juillet 2003 et du 23 juillet 2003

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	4
Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à l'arbitrage concernant la réactivation et la modernisation du Rhin de fer, conclu à La Haye par échange de notes datées du 22 juillet 2003 et du 23 juillet 2003	5
Avant-projet de loi	9
Avis du Conseil d'État	10

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2003-2004

25 NOVEMBER 2003

Wetsontwerp houdende instemming met het Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de arbitrage in verband met de reactivering en de modernisering van de IJzeren Rijn, gesloten te Den Haag bij wisseling van nota's gedagtekend op 22 juli 2003 en 23 juli 2003

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	4
Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de arbitrage in verband met de reactivering en de modernisering van de IJzeren Rijn, gesloten te Den Haag bij wisseling van nota's gedagtekend op 22 juli 2003 en 23 juli 2003	5
Voorontwerp van wet	9
Advies van de Raad van State	10

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le terme «Rhin de fer» désigne la liaison ferroviaire pour marchandises inaugurée en 1879 en vertu de l'article 12 du Traité de partition belgo-néerlandais du 19 avril 1839 et du Traité belgo-néerlandais du 13 janvier 1873 et qui relie le port d'Anvers au Bassin de la Ruhr en Allemagne, via le Limbourg néerlandais.

Cette liaison n'est partiellement plus utilisée depuis 1991. Elle permettrait néanmoins le désenclavement ferroviaire du port d'Anvers vers le Bassin de la Ruhr et pourrait notamment servir d'exemple de «*freight freeway*» tel que préconisé par la Commission des Communautés européennes.

Vu que cette ligne traverse le Meinweg et les Weerter- et Budelbergen qui ont été désignés par les autorités néerlandaises comme zones de protection en vertu des directives européennes sur les oiseaux et les habitats sauvages, les Pays-Bas lient à la réactivation et à la modernisation du Rhin de fer d'importants travaux d'infrastructure de compensation environnementale.

Les diverses négociations portant sur le calcul et la répartition des coûts de ces travaux n'ayant abouti à aucun résultat satisfaisant, il a été décidé, dès lors, de soumettre ce différend, en accord avec les Pays-Bas, à un tribunal arbitral à créer sous les auspices de la Cour permanente d'arbitrage à La Haye. Les coûts de la procédure d'arbitrage sont estimés à 734 000 euros.

Les règles de procédure ont été élaborées en commun sur base des «*Permanent Court of Arbitration Optional Rules for Arbitrating Disputes between States*». Il a été décidé que chaque partie désignerait deux arbitres (un national, un non-national) et les quatre arbitres ainsi nommés désigneront leur président. Un calendrier très strict, qui prévoit une décision finale et obligatoire pour la moitié de l'année 2004, a également été établi.

La Belgique et les Pays-Bas ont également rédigé en commun le «compromis d'arbitrage» c'est-à-dire les questions qui seront soumises aux arbitres et qui sont l'objet du présent traité.

La première question porte sur l'application du droit néerlandais sur la ligne de chemin de fer. La deuxième question porte sur l'application du droit belge aux travaux à réaliser. Finalement, la troisième question porte sur la répartition des coûts.

Le présent traité a été conclu par échange de notes et entrera en vigueur provisoirement dès réception de la note en réponse des Pays-Bas (23 juillet 2003).

MEMORIE VAN TOELICHTING

De IJzeren Rijn is de in 1879, op grond van artikel 12 van het Belgisch-Nederlands Scheidingsverdrag van 19 april 1839 en van het Belgisch-Nederlands Verdrag van 13 januari 1873 tot stand gekomen goederenspoorverbinding tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied, via Nederlands Limburg.

Deze verbinding is sinds 1991 deels in onbruik geraakt. De heringebruikname van deze verbinding zou, niettemin, leiden tot de spoorontsluiting van de haven van Antwerpen naar het Ruhrgebied en zou een goed voorbeeld kunnen worden van een «*freight freeway*» zoals door de Commissie van de Europese Gemeenschappen voorgesteld.

Gezien het feit dat deze verbinding de Meinweg en de Weerter- en Budelbergen doorkruist, die door de Nederlandse autoriteiten als speciale beschermingszones aangeduid werden op basis van de Europese Vogel- en Habitat richtlijnen, verbindt Nederland aan de reactivering en de modernisering van de IJzeren Rijn belangrijke infrastructuurwerken als milieucompensatie.

Aangezien verschillende pogingen in verband met de berekening en de verdeling van de kosten van de voorgestelde werken zonder resultaat bleven, werd er besloten dit geschil gezamenlijk met Nederland aan een arbitrage TRIBUNAAL onder de auspiciën van het Permanent Hof van Arbitrage te Den Haag voor te leggen. De kosten van de arbitrageprocedure worden geraamd op 734 000 euro.

De procedureregels werden gezamenlijk opgesteld op basis van de «*Permanent Court of Arbitration Optional Rules for Arbitrating Disputes between States*». Afgesproken werd dat elke partij twee arbiters zou aanduiden (een met de eigen nationaliteit en een met een andere nationaliteit). De vier aldus aangeduide arbiters zullen dan gezamenlijk hun voorzitter aanduiden. Een strakke kalender die tot een bindende uitspraak medio 2004 moet leiden werd eveneens opgesteld.

België en Nederland hebben ook gezamenlijk het «arbitragecompromis» opgesteld, dit zijn de vragen die voorgelegd zullen worden aan de arbiters en die het voorwerp uitmaken van dit verdrag.

De eerste vraag betreft de toepassing van de Nederlandse wetgeving op de spoorlijn. De tweede vraag betreft de toepassing van het Belgische recht op de uit te voeren werken. De derde vraag heeft betrekking op de verdeling van de kosten.

Dit verdrag werd gesloten bij wisseling van nota's en treedt voorlopig in werking na ontvangst van de bevestigende nota van Nederland (23 juli 2003).

Contrairement au point 1 de l'avis 35.970/4 du Conseil d'État, les «*rules of procedure for the arbitration regarding the «IJzeren Rijn» between the Kingdom of Belgium and the Kingdom of The Netherlands*» ne constituent pas un traité au sens du droit international et partant, au sens de l'article 167, § 2, de la Constitution. Bien qu'issues d'une concertation entre sujets du droit international — le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas —, les règles de procédure constituent un document technique de travail rédigé à l'intention du tribunal arbitral. Ce document, qui n'a pas fait l'objet de l'échange de notes, est un arrangement visant à mettre en œuvre le paragraphe 6 de l'Accord relatif à l'arbitrage concernant la réactivation et la modernisation du Rhin de fer qui dit : «Le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas sont convenus de rédiger ensemble les règles de procédure de l'arbitrage en se basant sur les «*Permanent Court of Arbitration Optional Rules for Arbitrating Disputes between two States*». Ces règles de procédure figureront dans un document commun.

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

Le ministre de la Mobilité,

Bert ANCIAUX.

In tegenstelling tot punt 1 van het advies 35.970/4 van de Raad van State vormen de «*rules of procedure for the arbitration regarding the «IJzeren Rijn» between the Kingdom of Belgium and the Kingdom of The Netherlands*» geen verdrag in de zin van het internationaal recht en diensgevolge in de zin van artikel 167, § 2, van de Grondwet. Hoewel ze uit een overleg tussen internationale rechtssubjecten — het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden zijn ontstaan, zijn de procedureregels een technisch werkdokument opgesteld ter behoeve van het arbitragetribunaal. Dit document, dat niet opgenomen werd in de uitwisseling van nota's, is een arrangement ter uitvoering van de zesde paragraaf van het Akkoord betreffende de arbitrage in verband met de reactivering en de modernisering van de IJzeren Rijn die als volgt luidt : «Het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden zijn overeengekomen gezamenlijk de procedureregels van de arbitrage op te stellen met als uitgangspunt de «*Permanent Court of Arbitration Optional Rules for Arbitrating Disputes between two States*». De procedureregels worden opgelegd in een gezamenlijk document.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit,

Bert ANCIAUX.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre de la Mobilité 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

L'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à l'arbitrage concernant la réactivation et la modernisation du Rhin de fer, conclu à La Haye par échange de notes datées du 22 juillet 2003 et du 23 juillet 2003, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

La présente loi produit ses effets le 23 juillet 2003.

Donné à Bruxelles, le 18 novembre 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

Le ministre de la Mobilité,

Bert ANCIAUX.

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,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Mobiliteit zijn ermee 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 Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de arbitrage in verband met de reactivering en de modernisering van de IJzeren Rijn, gesloten te Den Haag bij wisseling van nota's gedagtekend op 22 juli 2003 en 23 juli 2003, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

Deze wet heeft uitwerking met ingang van 23 juli 2003.

Gegeven te Brussel, 18 november 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit,

Bert ANCIAUX.

ACCORD**Ambassade du Royaume de Belgique**

22 juillet 2003

A.71.92/3110

L'Ambassade du Royaume de Belgique présente ses compliments au Ministère des Affaires étrangères et, se référant à l'accord officiel obtenu lors de la concertation du 11 avril 2003 concernant la ligne de chemin de fer dite «Rhin de fer», a l'honneur de proposer ce qui suit:

Le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas sont convenus de soumettre le différend qui les oppose à propos de la réactivation du «Rhin de fer» par la voie du compromis d'arbitrage reproduit ci-dessous, à un Tribunal arbitral à désigner par les parties et qui sera placé sous les auspices de la Cour Permanente d'Arbitrage à La Haye, afin d'obtenir de celui-ci une décision obligatoire.

«La Belgique et les Pays-Bas s'accordent sur le fait qu'il existe dans le chef de la Belgique un droit à l'utilisation, à la réfection, à l'adaptation et à la modernisation du tronçon néerlandais du tracé historique du «Rhin de fer», et ceci au bénéfice de toutes sociétés de chemins de fer belges et autres qui satisfont aux conditions d'accès au marché.

En vue des investissements futurs pour le «Rhin de fer», les deux parties conviennent de soumettre les questions suivantes à un Tribunal arbitral sous les auspices de la Cour permanente d'Arbitrage à La Haye:

1. Dans quelle mesure la législation néerlandaise relative à l'utilisation, à la réfection, à l'adaptation et à la modernisation des lignes de chemin de fer sur le territoire néerlandais et le pouvoir décisionnel qui en découle s'appliquent-ils, de la même manière, à l'utilisation, à la réfection, à l'adaptation et à la modernisation du tronçon du tracé historique du «Rhin de fer» qui traverse le territoire néerlandais?

2. Dans quelle mesure existe-t-il dans le chef de la Belgique un droit à exécuter ou à faire exécuter des travaux en vue de l'utilisation, de la réfection, de l'adaptation et de la modernisation du tracé historique du «Rhin de fer» sur le territoire néerlandais et à arrêter tous plans, caractéristiques et procédures y afférents en vertu de la législation belge et le pouvoir décisionnel qui en découle? Convient-il de faire une distinction entre les exigences, les normes, les plans, les caractéristiques et les procédures en rapport, d'une part, avec la fonctionnalité de l'infrastructure ferroviaire proprement dite et d'autre part, l'aménagement du territoire et l'intégration dans celui-ci de cette infrastructure et si oui, quelles en sont les conséquences? Les Pays-Bas peuvent-ils imposer unilatéralement tant la construction de tunnels, de tranchées couvertes, de déviations, et toute autre mesure similaire, que les normes de construction et de sécurité y afférentes?

3. Dans quelle proportion, eu égard à la réponse à la question précédente, les divers postes de coûts et les risques financiers liés à l'utilisation, à la réfection, à l'adaptation et à la modernisation du tracé historique du «Rhin de fer» sur le territoire néerlandais doivent-ils être supportés par la Belgique et par les Pays-Bas? La Belgique est-elle tenue de financer plus d'investissements qu'il n'en est nécessaire à la fonctionnalité du tracé historique de la ligne de chemin de fer?

Le Tribunal arbitral est invité à se prononcer en se basant sur le droit international, en ce compris, si nécessaire, le droit européen, en tenant compte toutefois des obligations des parties en vertu de l'article 292 Traité CE.»

AKKOORD**Ambassade van het Koninkrijk België**

22 juli 2003

A.71.92/3110

De Ambassade van het Koninkrijk België biedt het Ministerie van Buitenlandse Zaken haar complimenten aan en heeft de eer, onder verwijzing naar het akkoord op ambtelijk niveau ingevolge van het overleg van 11 april 2003 over de zogenaamde spoorlijn «IJzeren Rijn», het volgende voor te stellen:

Het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden zijn overeengekomen het geschil in verband met de reactivering van de IJzeren Rijn middels de volgende gezamenlijke vraagstelling ter bindende beslissing aan een door hen in te stellen Arbitragetribunaal onder auspiciën van het Permanente Hof van Arbitrage te Den Haag voor te leggen.

«België en Nederland zijn het erover eens dat België recht heeft op het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van het Nederlandse gedeelte van het historische tracé van de IJzeren Rijn en dit ten gunste van alle Belgische en andere spoorwondernemingen die voldoen aan de regels voor de toegang tot de markt.

Met het oog op de toekomstige investeringen voor de IJzeren Rijn besluiten beide Partijen om de volgende vragen voor te leggen aan een Arbitragetribunaal onder auspiciën van het Permanente Hof van Arbitrage te Den Haag:

1. In hoeverre is de Nederlandse regelgeving en daarop gebaseerde beslissingsbevoegdheid met betrekking tot het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van spoorwegen op Nederlands grondgebied op gelijke wijze van toepassing op het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van het historische tracé van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied?

2. In hoeverre heeft België het recht om met het oog op het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van het historische tracé van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied werken uit te voeren of te laten uitvoeren en om daarop betrekking hebbende plannen, kenmerken en procedures volgens Belgische regelgeving en daarop gebaseerde beslissingsbevoegdheid te bepalen? Moet een onderscheid worden gemaakt tussen de eisen, normen, plannen, kenmerken en procedures in verband met enerzijds de functionaliteit van de spoorinfrastructuur op zich en anderzijds de ruimtelijke ordening en inpassing van de spoorinfrastructuur, en zo ja, wat zijn daarvan de consequenties? Kan Nederland de bouw van tunnels, holle dijken, omleidingen, en dergelijke, evenals de desbetreffende voorgestelde bouw- en veiligheidsnormen eenzijdig opleggen?

3. In hoeverre dienen, in het licht van het antwoord op de voorgaande vragen, de kostenposten en de financiële risico's die voortvloeien uit het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van het historische tracé van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied door België dan wel door Nederland te worden gedragen? Is België ertoe gehouden om meer investeringen te financieren dan wat nodig is voor de functionaliteit van het historische tracé van de spoorlijn?

Het Arbitragetribunaal wordt verzocht zijn uitspraak te doen op basis van het internationale recht, met inbegrip zonodig van het Europees recht, zulks evenwel met inachtneming van de verplichting die Partijen hebben op grond van artikel 292 EG-Verdrag.»

Le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas sont convenus de rédiger ensemble les règles de procédure de l'arbitrage en se basant sur les «*Permanent Court of Arbitration Optional Rules for Arbitrating Disputes between two States*». Ces règles de procédure figureront dans un document commun.

Le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas sont convenus de mettre en œuvre, dès que possible, la décision du tribunal arbitral en prenant une décision tant sur le tracé définitif que sur la réutilisation temporaire et limitée du tracé historique.

L'Ambassade propose que la présente note et la note en réponse du Ministère constituent ensemble un traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, qui sera provisoirement d'application à compter de la date de la réception de la note en réponse du Ministère et qui entrera en vigueur le premier jour du second mois suivant la date à laquelle les deux Gouvernements, par la voie diplomatique, se seront mutuellement informés qu'il a été satisfait aux formalités constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur du traité.

L'Ambassade du Royaume de Belgique saisit cette occasion pour renouveler au Ministère des Affaires étrangères l'assurance de sa très haute considération.

La Haye, 22 juillet 2003.

Het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden zijn overeengekomen gezamenlijk de procedureregels van de arbitrage op te stellen met als uitgangspunt de «*Permanent Court of Arbitration Optional Rules for Arbitrating Disputes between two States*». Deze procedureregels worden opgelegd in een gezamenlijk document.

Het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden zijn overeengekomen zo spoedig mogelijk uitvoering te geven aan de uitspraak van het Arbitragetribunaal door een besluit te nemen over het definitieve tracé, alsmede over een tijdelijke beperkte heringebruikneming van het historisch tracé.

De Ambassade stelt voor dat deze nota en de bevestigende nota van het Ministerie tezamen een verdrag vormen tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden dat vanaf de dag van ontvangst van de bevestigende nota van het Ministerie voorlopig zal worden toegepast en dat in werking zal treden op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum waarop beide Regeringen elkaar er langs diplomatieke weg van in kennis hebben gesteld dat aan de voor de inwerkingtreding vereiste constitutionele formaliteiten is voldaan.

De Ambassade van het Koninkrijk België maakt van deze gelegenheid gebruik het Ministerie van Buitenlandse Zaken de hernieuwde verzekering van haar zeer bijzondere hoogachting aan te bieden.

's Gravenhage, 22 juli 2003.

Ministère des Affaires étrangères

DJZ/VE - 646/03

Le Ministère des Affaires étrangères du Royaume des Pays-Bas présente ses compliments à l'Ambassade du Royaume de Belgique et a l'honneur d'accuser réception de la note n° A.71.92/3110 de l'Ambassade, datée du 22 juillet 2003, dont la teneur suit :

L'Ambassade du Royaume de Belgique présente ses compliments au Ministère des Affaires étrangères et, se référant à l'accord officiel obtenu lors de la concertation du 11 avril 2003 concernant la ligne de chemin de fer dite «Rhin de fer», a l'honneur de proposer ce qui suit :

Le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas sont convenus de soumettre le différend qui les oppose à propos de la réactivation du «Rhin de fer» par la voie du compromis d'arbitrage reproduit ci-dessous, à un Tribunal arbitral à désigner par les parties et qui sera placé sous les auspices de la Cour Permanente d'Arbitrage à La Haye, afin d'obtenir de celui-ci une décision obligatoire.

«La Belgique et les Pays-Bas s'accordent sur le fait qu'il existe dans le chef de la Belgique un droit à l'utilisation, à la réfection, à l'adaptation et à la modernisation du tronçon néerlandais du tracé historique du «Rhin de fer», et ceci au bénéfice de toutes sociétés de chemins de fer belges et autres qui satisfont aux conditions d'accès au marché.

En vue des investissements futurs pour le «Rhin de fer», les deux parties conviennent de soumettre les questions suivantes à un Tribunal arbitral sous les auspices de la Cour permanente d'Arbitrage à La Haye :

1. Dans quelle mesure la législation néerlandaise relative à l'utilisation, à la réfection, à l'adaptation et à la modernisation des lignes de chemin de fer sur le territoire néerlandais et le pouvoir décisionnel qui en découle s'appliquent-ils, de la même manière, à l'utilisation, à la réfection, à l'adaptation et à la modernisation du tronçon du tracé historique du «Rhin de fer» qui traverse le territoire néerlandais ?

2. Dans quelle mesure existe-t-il dans le chef de la Belgique un droit à exécuter ou à faire exécuter des travaux en vue de l'utilisation, de la réfection, de l'adaptation et de la modernisation du tracé historique du «Rhin de fer» sur le territoire néerlandais et à arrêter tous plans, caractéristiques et procédures y afférents en vertu de la législation belge et le pouvoir décisionnel qui en découle ? Convient-il de faire une distinction entre les exigences, les normes, les plans, les caractéristiques et les procédures en rapport, d'une part, avec la fonctionnalité de l'infrastructure ferroviaire proprement dite et d'autre part, l'aménagement du territoire et l'intégration dans celui-ci de cette infrastructure et si oui, quelles en sont les conséquences ? Les Pays-Bas peuvent-ils imposer unilatéralement tant la construction de tunnels, de tranchées couvertes, de déviations, et toute autre mesure similaire, que les normes de construction et de sécurité y afférentes ?

3. Dans quelle proportion, eu égard à la réponse à la question précédente, les divers postes de coûts et les risques financiers liés à l'utilisation, à la réfection, à l'adaptation et à la modernisation du tracé historique du «Rhin de fer» sur le territoire néerlandais doivent-ils être supportés par la Belgique et par les Pays-Bas ? La Belgique est-elle tenue de financer plus d'investissements qu'il n'en est nécessaire à la fonctionnalité du tracé historique de la ligne de chemin de fer ?

Le Tribunal arbitral est invité à se prononcer en se basant sur le droit international, en ce compris, si nécessaire, le droit européen, en tenant compte toutefois des obligations des parties en vertu de l'article 292 Traité CE.»

Ministerie van Buitenlandse Zaken

DJZ/VE - 646/03

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk der Nederlanden biedt de Ambassade van het Koninkrijk België zijn complimenten aan en heeft de eer de ontvangst te bevestigen van nota nr. A.71.92/3110 van 22 juli 2003 van de Ambassade, waarvan de tekst als volgt luidt :

De Ambassade van het Koninkrijk België biedt het Ministerie van Buitenlandse Zaken haar complimenten aan en heeft de eer, onder verwijzing naar het akkoord op ambtelijk niveau ingevolge van het overleg van 11 april 2003 over de zogenaamde spoorlijn «IJzeren Rijn», het volgende voor te stellen :

Het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden zijn overeengekomen het geschil in verband met de reactivering van de IJzeren Rijn middels de volgende gezamenlijke vraagstelling ter bindende beslissing aan een door hen in te stellen Arbitragetribunaal onder auspiciën van het Permanente Hof van Arbitrage te Den Haag voor te leggen.

«België en Nederland zijn het erover eens dat België recht heeft op het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van het Nederlandse gedeelte van het historische tracé van de IJzeren Rijn en dit ten gunste van alle Belgische en andere spoorwondernemingen die voldoen aan de regels voor de toegang tot de markt.

Met het oog op de toekomstige investeringen voor de IJzeren Rijn besluiten beide Partijen om de volgende vragen voor te leggen aan een Arbitragetribunaal onder auspiciën van het Permanente Hof van Arbitrage te Den Haag :

1. In hoeverre is de Nederlandse regelgeving en daarop gebaseerde beslissingsbevoegdheid met betrekking tot het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van spoorwegen op Nederlands grondgebied op gelijke wijze van toepassing op het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van het historische tracé van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied ?

2. In hoeverre heeft België het recht om met het oog op het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van het historische tracé van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied werken uit te voeren of te laten uitvoeren en om daarop betrekking hebbende plannen, kenmerken en procedures volgens Belgische regelgeving en daarop gebaseerde beslissingsbevoegdheid te bepalen ? Moet een onderscheid worden gemaakt tussen de eisen, normen, plannen, kenmerken en procedures in verband met enerzijds de functionaliteit van de spoorinfrastructuur op zich en anderzijds de ruimtelijke ordening en inpassing van de spoorinfrastructuur, en zo ja, wat zijn daarvan de consequenties ? Kan Nederland de bouw van tunnels, holle dijken, omleidingen, en dergelijke, evenals de desbetreffende voorgestelde bouw- en veiligheidsnormen eenzijdig opleggen ?

3. In hoeverre dienen, in het licht van het antwoord op de voorgaande vragen, de kostenposten en de financiële risico's die voortvloeien uit het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van het historische tracé van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied door België dan wel door Nederland te worden gedragen ? Is België ertoe gehouden om meer investeringen te financieren dan wat nodig is voor de functionaliteit van het historische tracé van de spoorlijn ?

Het Arbitragetribunaal wordt verzocht zijn uitspraak te doen op basis van het internationale recht, met inbegrip zonodig van het Europees recht, zulks evenwel met inachtneming van de verplichting die Partijen hebben op grond van artikel 292 EG-Verdrag.»

Le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas sont convenus de rédiger ensemble les règles de procédure de l'arbitrage en se basant sur les «Permanent Court of Arbitration Optional Rules for Arbitrating Disputes between two States». Ces règles de procédure figureront dans un document commun.

Le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas sont convenus de mettre en œuvre, dès que possible, la décision du tribunal arbitral en prenant une décision tant sur le tracé définitif que sur la réutilisation temporaire et limitée du tracé historique.

L'Ambassade propose que la présente note et la note en réponse du Ministère constituent ensemble un traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, qui sera provisoirement d'application à compter de la date de la réception de la note en réponse du Ministère et qui entrera en vigueur le premier jour du second mois suivant la date à laquelle les deux Gouvernements, par la voie diplomatique, se seront mutuellement informés qu'il a été satisfait aux formalités constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur du traité.

L'Ambassade du Royaume de Belgique saisit cette occasion pour renouveler au Ministère des Affaires étrangères l'assurance de sa très haute considération.

«Le Ministère des Affaires étrangères a l'honneur de confirmer que le gouvernement du Royaume des Pays-Bas peut marquer son accord sur les propositions reprises ci-dessus et que la note de l'Ambassade du Royaume de Belgique et cette note en réponse constituent ensemble un traité entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique qui sera provisoirement d'application à compter de la date de la réception de cette note en réponse et qui entrera en vigueur le premier jour du second mois suivant la date à laquelle les deux gouvernements, par la voie diplomatique, se seront mutuellement informés qu'il a été satisfait aux formalités constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur.

Le Ministère des Affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade du Royaume de Belgique l'assurance de sa très haute considération.

La Haye, 23 juillet 2003.

Het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden zijn overeengekomen gezamenlijk de procedureregels van de arbitrage op te stellen met als uitgangspunt de «Permanent Court of Arbitration Optional Rules for Arbitrating Disputes between two States». Deze procedureregels worden opgelegd in een gezamenlijk document.

Het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden zijn overeengekomen zo spoedig mogelijk uitvoering te geven aan de uitspraak van het Arbitragetribunaal door een besluit te nemen over het definitieve tracé, alsmede over een tijdelijke beperkte heringebruikneming van het historisch tracé.

De Ambassade stelt voor dat deze nota en de bevestigende nota van het Ministerie tezamen een verdrag vormen tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden dat vanaf de dag van ontvangst van de bevestigende nota van het Ministerie voorlopig zal worden toegepast en dat in werking zal treden op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum waarop beide Regeringen elkaar er langs diplomatieke weg van in kennis hebben gesteld dat aan de voor de inwerkingtreding vereiste constitutionele formaliteiten is voldaan.

De Ambassade van het Koninkrijk België maakt van deze gelegenheid gebruik het Ministerie van Buitenlandse Zaken de hernieuwde verzekering van haar zeer bijzondere hoogachting aan te bieden.

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken heeft de eer te bevestigen dat de regering van het Koninkrijk der Nederlanden kan instemmen met de bovengenoemde voorstellen en dat de nota van de Ambassade van het Koninkrijk België en deze antwoordnota tezamen een verdrag vormen tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België, dat vanaf de dag van ontvangst van deze antwoordnota voorlopig zal worden toegepast en dat in werking zal treden op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum waarop beide regeringen elkaar er langs diplomatieke weg van in kennis hebben gesteld dat aan de voor de inwerkingtreding vereiste constitutionele formaliteiten is voldaan.

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken maakt van deze gelegenheid gebruik om de ambassade van het Koninkrijk België te verzekeren van zijn gevoelens van de meeste hoogachting.

's Gravenhage, 23 juli 2003.

**AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS
À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**

—

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à l'arbitrage concernant la réactivation et la modernisation du Rhin de fer, conclu à La Haye par échange de notes datées du 22 juillet 2003 et du 23 juillet 2003

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à l'arbitrage concernant la réactivation et la modernisation du Rhin de fer, conclu à La Haye par échange de notes datées du 22 juillet 2003 et du 23 juillet 2003, sortira son plein et entier effet.

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

—

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de arbitrage in verband met de reactivering en de modernisering van de IJzeren Rijn, gesloten te Den Haag bij wisseling van nota's gedagtekend op 22 juli 2003 en 23 juli 2003

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Het Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de arbitrage in verband met de reactivering en de modernisering van de IJzeren Rijn, gesloten te Den Haag bij wisseling van nota's gedagtekend op 22 juli 2003 en 23 juli 2003, zal volkomen gevolg hebben.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

35.970/4

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 8 octobre 2003, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à l'arbitrage concernant la réactivation et la modernisation du Rhin de fer, conclu à La Haye par échange de notes datées du 22 juillet 2003 et du 23 juillet 2003», a donné le 14 octobre 2003 l'avis suivant :

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, inséré par la loi du 4 août 1996 et modifié par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle figure dans la lettre de demande d'avis, est la suivante :

«Aangezien de verschillende pogingen, in de loop van het jaar 2002, om het dossier over de reactivering en modernisering van de IJzeren Rijn te deblokken tot geen resultaat hebben geleid, heeft de eerste minister aan zijn Nederlandse collega voorgesteld het geschil voor te leggen aan arbitrage. De Nederlandse minister-president heeft dit voorstel begin 2003 aanvaard.

Na een paar maanden van onderhandelingen om een compromis over de voor te leggen vragen te bereiken, zijn België en Nederland op 23 mei 2003 het eens geworden over een gezamenlijke tekst.

Aangezien de Belgische regering op dat ogenblik in lopende zaken was en aangezien dit een belangrijk dossier is, was het onmogelijk om deze zaak aan de Ministerraad voor te leggen vóór de vorming van een nieuwe regering.

Aangezien de Ministerraad op 18 juli 2003 het arbitragecompromis goedgekeurd heeft, zijn België en Nederland overgegaan tot een uitwisseling van nota's op 23 juli 2003. Het internationale recht voorziet immers dat een arbitragecompromis een bilateraal verdrag dient te vormen. In dit geval is het verdrag voorlopig van toepassing vanaf 23 juli 2003.

Aangezien er overeengekomen werd de arbitrageprocedure formeel op 1 september 2003 te beginnen, de dag waarop alle arbiters moeten aangeduid zijn, is het aangewezen dat de instemmingsprocedure zo spoedig mogelijk beëindigd zou worden.»

*
* *

Le Conseil d'État, section de législation, se limite, conformément à l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, à examiner le fondement juridique, la compétence de l'auteur de l'acte ainsi que l'accomplissement des formalités prescrites.

L'avant-projet ainsi examiné appelle les observations ci-après.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

35.970/4

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 8 oktober 2003 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met het Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de arbitrage in verband met de reactivering en de modernisering van de IJzeren Rijn, gesloten te Den Haag bij wisseling van nota's gedatet op 22 juli 2003 en 23 juli 2003», heeft op 14 oktober 2003 het volgende advies gegeven :

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en gewijzigd bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag als volgt :

«Aangezien de verschillende pogingen, in de loop van het jaar 2002, om het dossier over de reactivering en modernisering van de IJzeren Rijn te deblokken tot geen resultaat hebben geleid, heeft de eerste minister aan zijn Nederlandse collega voorgesteld het geschil voor te leggen aan arbitrage. De Nederlandse minister-president heeft dit voorstel begin 2003 aanvaard.

Na een paar maanden van onderhandelingen om een compromis over de voor te leggen vragen te bereiken, zijn België en Nederland op 23 mei 2003 het eens geworden over een gezamenlijke tekst.

Aangezien de Belgische regering op dat ogenblik in lopende zaken was en aangezien dit een belangrijk dossier is, was het onmogelijk om deze zaak aan de Ministerraad voor te leggen vóór de vorming van een nieuwe regering.

Aangezien de Ministerraad op 18 juli 2003 het arbitragecompromis goedgekeurd heeft, zijn België en Nederland overgegaan tot een uitwisseling van nota's op 23 juli 2003. Het internationale recht voorziet immers dat een arbitragecompromis een bilateraal verdrag dient te vormen. In dit geval is het verdrag voorlopig van toepassing vanaf 23 juli 2003.

Aangezien er overeengekomen werd de arbitrageprocedure formeel op 1 september 2003 te beginnen, de dag waarop alle arbiters moeten aangeduid zijn, is het aangewezen dat de instemmingsprocedure zo spoedig mogelijk beëindigd zou worden.»

*
* *

De Raad van State, afdeling wetgeving, beperkt zich, overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, tot het onderzoek van de rechtsgrond, van de bevoegdheid van de steller van de handeling, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

Over het aldus onderzochte voorontwerp behoren de volgende opmerkingen te worden gemaakt.

FONDEMENT LÉGAL

1. Pour éclairer les parlementaires quant au déroulement de la procédure d'arbitrage, il conviendrait de leur communiquer les « minutes » de la réunion du 29 septembre 2003.

En revanche, en ce qui concerne les règles de procédure elles-mêmes, à savoir le document « *Rules of procedure for the arbitration regarding the «Ijzeren Rijn» between the Kingdom of Belgium and the Kingdom of the Netherlands»*, elles doivent être soumises à l'assentiment. En effet, il ressort des termes du préambule du document précité et du dispositif lui-même, conçu de manière à lier les parties, qu'il s'agit bien d'un accord conclu entre les deux États et partant d'un traité, au sens de l'article 167, § 2, de la Constitution.

2. L'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à l'arbitrage concernant la réactivation et la modernisation du Rhin de fer, conclu à La Haye par échange de notes datées du 22 juillet 2003 et du 23 juillet 2003 dispose qu'il sera provisoirement d'application à compter de la date de réception de la note en réponse du ministère des Affaires étrangères des Pays-Bas.

Si, en l'espèce, cette manière de procéder ne paraît pas devoir créer des difficultés, il y a néanmoins lieu de rappeler qu'en préjugant de l'assentiment des Chambres, ce procédé met celles-ci devant l'alternative, soit d'entériner ce qui a été fait, soit de placer l'État dans une situation délicate à l'égard du Royaume des Pays-Bas. Ainsi est restreinte la faculté des Chambres d'apprécier librement l'opportunité d'accorder ou de refuser leur assentiment.

On voit ainsi que l'avant-projet de loi revêt une double portée, d'une part, il tend à conférer l'assentiment à l'accord international conformément à l'article 167, § 2, de la Constitution et, d'autre part, il permet au droit matériel contenu dans le même traité d'être appliqué avec effet rétroactif dans l'ordre juridique interne, ce qui est admissible en l'espèce.

Pour exprimer cette double portée de l'avant-projet, il conviendrait de la compléter par un article prévoyant que: «La présente loi produit ses effets le 23 juillet 2003» (1) (2).

En tout état de cause, il faut que l'assentiment ait été donné avant qu'intervienne la décision du tribunal arbitral.

*
* *

(1) Selon l'exposé des motifs la date de réception de la note en réponse du ministère des Affaires étrangères des Pays-Bas est le 23 juillet 2003.

(2) En ce sens, voyez entre autres les avis 15.613/2, donné le 19 septembre 1983, sur un avant-projet devenu la loi du 24 juillet 1984 portant approbation de l'Accord international de 1980 sur le cacao, et des Annexes, faits à Genève le 19 novembre 1980 (doc. Sénat, 1983-1984, n° 597); 34.078/4, donné le 9 octobre 2002, sur un avant-projet devenu le décret du 20 décembre 2002 portant assentiment à l'Accord de coopération entre, d'une part, le Royaume du Maroc et, d'autre part, la Commission communautaire française de la Région de Bruxelles-Capitale, fait à Rabat le 16 juillet 2002 (doc. CCF, 2002-2003, n° 90/1) et 35.565/4, donné le 18 juin 2003, sur un avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord de coopération entre la Communauté française de Belgique, la Région wallonne et la Commission communautaire française de la Région de Bruxelles-Capitale et la République démocratique du Congo, et Annexe, faits à Bruxelles, le 9 décembre 2002 (doc. CRW, 2002-2003, n° 551/1, p. 4).

RECHTSGROND

1. Teneinde de parlementsliden nader in te lichten over het verloop van de arbitrageprocedure, zou men hen de «minuten» moeten bezorgen van de vergadering van 29 september 2003.

Daarentegen moeten de procedureregels zelf, namelijk het document «*Rules of procedure for the arbitration regarding the «Ijzeren Rijn» between the Kingdom of Belgium and the Kingdom of the Netherlands»*, worden voorgelegd opdat ermee kan worden ingestemd. Uit de bewoordingen van de aanhef van het voornoemde document en van het dispositief zelf, dat zodanig gesteld is dat de partijen gebonden zijn, blijkt immers dat het gaat om een akkoord dat tussen twee Staten gesloten is en dus om een verdrag, in de zin van artikel 167, § 2, van de Grondwet.

2. In het Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de arbitrage in verband met de reactivering en de modernisering van de IJzeren Rijn, gesloten te Den Haag bij wisseling van nota's, gedagtekend op 22 juli 2003 en 23 juli 2003, wordt gesteld dat het voorlopig in werking toegepast vanaf de dag van ontvangst van de bevestigende nota van het ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland.

Hoewel *in casu* deze manier van werken geen problemen zou moeten opleveren, behoort er evenwel aan herinnerd te worden dat door vooruit te lopen op de instemming van de Kamers, deze werkwijze die Kamers voor de keuze plaatst, hetzij hetgeen reeds gedaan is bekrachtigen, hetzij de Staat in een delicate situatie plaatsen ten aanzien van het Koninkrijk der Nederlanden. Aldus wordt de mogelijkheid van de Kamers ingeperkt om vrij uit de maken of het past hun instemming te verlenen dan wel te weigeren.

Zo wordt duidelijk dat het voorontwerp van wet een dubbele strekking heeft. Enerzijds, strekt het ertoe instemming te verlenen met het internationaal akkoord overeenkomstig artikel 167, § 2, van de Grondwet en, anderzijds, voorziet het in de mogelijkheid dat het materieel recht vervat in hetzelfde verdrag met terugwerkende kracht toegepast wordt in het interne rechtsbestel, hetgeen *in casu* toelaatbaar is.

Teneinde deze dubbele strekking van het voorontwerp tot uitdrukking te brengen, zou dit voorontwerp moeten worden aangevuld met een artikel waarin het volgende bepaald wordt: «Deze wet heeft uitwerking met ingang van 23 juli 2003» (1) (2).

De instemming moet hoe dan ook gegeven zijn voordat het arbitragetribunaal een beslissing neemt.

*
* *

(1) Volgens de memorie van toelichting is de datum van ontvangst van de bevestigende nota van het ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland 23 juli 2003.

(2) Zie in dat verband onder andere de adviezen 15.613/2, gegeven op 19 september 1983, over een voorontwerp dat de wet geworden is van 24 juli 1984 houdende goedkeuring van de Internationale Cacao Overeenkomst 1980 en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 19 november 1980 (stuk Senaat, 1983-1984, nr. 597); 34.078/4, gegeven op 9 oktober 2002, over een voorontwerp dat het decreet geworden is van 20 december 2002 houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord tussen het Koninkrijk Marokko, enerzijds, en de Franse Gemeenschapscommissie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, anderzijds, gedaan te Rabat op 16 juli 2002 (stuk FGC, 2002-2003, nr. 90/1) en 35.565/4, gegeven op 18 juni 2003, over een voorontwerp van decreet «*portant assentiment à l'Accord de coopération entre la Communauté française de Belgique, la Région wallonne et la Commission communautaire française de la Région de Bruxelles-Capitale et la République démocratique du Congo, et Annexe, faits à Bruxelles, le 9 décembre 2002*» (stuk Waalse Gewestraad, 2002-2003, nr. 551/1, blz. 4).

La chambre était composée de :

Mme M.-L. WILLOT-THOMAS, président de chambre;

MM. P. LIENARDY et P. VANDERNOOT, conseillers d'État;

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur.

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

Le greffier,

C. GIGOT.

Le président,

M.-L. WILLOT-THOMAS.

De kamer was samengesteld uit :

Mevrouw M.-L. WILLOT-THOMAS, kamervoorzitter;

De heren P. LIENARDY en P. VANDERNOOT, staatsraden;

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer A. LEFEBVRE, auditeur.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIENARDY.

De griffier,

C. GIGOT.

De voorzitter,

M.-L. WILLOT-THOMAS.