

**SÉNAT DE BELGIQUE**


---

**SESSION DE 1999-2000**


---



---

10 JUILLET 2000

---

**Projet de loi portant assentiment à l'échange de lettres signées à Dakar les 10 mars et 16 novembre 1998 portant modification à l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Sénégal, fait à Dakar le 1<sup>er</sup> décembre 1982**

---

**SOMMAIRE**


---

	Pages
Exposé des motifs . . . . .	2
Projet de loi . . . . .	5
Échange de lettres portant modification à l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Sénégal . . . . .	6
Avant-projet de loi . . . . .	8
Avis du Conseil d'État . . . . .	9

**BELGISCHE SENAAAT**


---

**ZITTING 1999-2000**


---



---

10 JULI 2000

---

**Wetsontwerp houdende instemming met de wisseling van brieven gedagtekend te Dakar op 10 maart en 16 november 1998 tot wijziging van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Senegal inzake de handelsscheepvaart, gedaan te Dakar op 1 december 1982**

---

**INHOUD**


---

	Blz.
Memorie van toelichting . . . . .	2
Wetsontwerp . . . . .	5
Wisseling van brieven tot wijziging van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Senegal . . . . .	6
Voorontwerp van wet . . . . .	8
Advies van de Raad van State . . . . .	9

## EXPOSE DES MOTIFS

Le 1<sup>er</sup> décembre 1982 fut signé à Dakar un accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise (U.E.B.L.) et la République du Sénégal. Cet accord visait en premier lieu à garantir les intérêts maritimes légitimes des armateurs de l'U.E.B.L.

Depuis très longtemps, les puissantes nations maritimes s'arrogeaient en effet la part du lion dans le trafic maritime de ligne au moyen de conférences très fermées.

En raison de ces pratiques monopolistiques, nos armateurs ne parvenaient plus à obtenir une part légitime dans le transport maritime entre la Belgique et l'Afrique de l'Ouest. Les pays en voie de développement de l'Afrique occidentale connaissaient le même problème.

Sous la pression des pays en voie de développement, le Code de Conduite des conférences maritimes vit le jour le 6 avril 1979 dans le cadre de la C.N.U.C.E.D. Le Code de Conduite se voulait être un instrument international qui apporterait la souplesse nécessaire dans la structure et l'exploitation monopolistiques des conférences.

Pour ce qui concerne le fret transporté au sein de la conférence maritime, le Code de Conduite prévoit en effet que les compagnies maritimes nationales de chaque pays ont droit, au bout des trafics, à des parts égales dans le transport maritime sur le plan du commerce extérieur entre les deux pays, pour autant que les compagnies maritimes de pays tiers aient accès à une partie de ce commerce. C'est ce que l'on appelle la règle 40/40/20 du Code de Conduite. Le trafic en dehors du cadre des conférences est libre.

Grâce à l'application de la formule de répartition du fret contenue dans le Code de Conduite, notre pays était en mesure de défendre les intérêts de ses armateurs.

La Commission européenne avait cependant estimé que la ratification individuelle du Code par les Etats membres donnait lieu à des incompatibilités avec le Traité de Rome. De ce fait, une partie du marché était devenue inaccessible aux armateurs des autres Etats membres. La Commission européenne et les Etats membres ont débattu des années durant à ce sujet et ont finalement abouti à un compromis politique qui s'est concrétisé par le Règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil du 15 mai 1979 concernant la ratification par les Etats membres de la Convention

## MEMORIE VAN TOELICHTING

Op 1 december 1982 werd te DAKAR tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie (BLEU) en de Republiek SENEGAL een overeenkomst inzake de handelsscheepvaart afgesloten. Deze overeenkomst beoogde in de eerste plaats de vrijwaring van de rechtmatige maritieme belangen van de BLEU-rederijen.

Van oudsher reserveerden de krachtige maritieme naties zich immers het leeuwenaandeel van het maritieme lijnvervoer door toedoen van gesloten conferenties.

Door deze monopolistische praktijken slaagden onze rederijen er niet meer in om een rechtmatig aandeel te verwerven in het zeevervoer tussen België en West-Afrika. De West-Afrikaanse ontwikkelingslanden kenden hetzelfde probleem.

Onder druk van de ontwikkelingslanden kwam op 6 april 1979, in de UNCTAD, de Gedragscode voor de Lijnvaartconferenties tot stand. De Gedragscode wou een internationaal instrument zijn dat de nodige soepelheid zou brengen in de monopolistische structuur en exploitatie van en door de conferenties.

In de Gedragscode wordt immers bepaald dat wat betreft de lading die in de schoot van de maritieme conferentie wordt vervoerd, de nationale scheepvaartmaatschappijen van elk land aan het uiteinde van de verkeersstromen recht hebben op gelijke delen van het zeevervoer van de buitenlandse handel tussen beide landen, op voorwaarde dat zij een gedeelte van deze handel beschikbaar laten voor de maritieme vervoerders van derde landen. Dit is de zogenoemde 40/40/20 regeling van de Gedragscode. Het vervoer buiten het conferenceverband is vrij.

Via de toepassing van de in de Gedragscode vervatte vrachtverdelingsformule kon ons land de belangen van de Belgische reders verdedigen.

De Europese Commissie was evenwel van oordeel dat de individuele aanvaarding van de Gedragscode door de lidstaten in strijd was met het Verdrag van Rome. Hierdoor werd immers een deel van de markt afgesloten voor de reders van de andere lidstaten. Desbetreffend ontspon zich tussen de Europese Commissie en de lidstaten een jarenlange discussie die uitmondde in het politiek compromis van Verordening (EEG) nr. 954/79 van de Raad van 15 mei 1979 betreffende de bekrachtiging door de lidstaten van of de toetreding van de lidstaten tot het Verdrag van de

des Nations unies relative à un Code de Conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces Etats à la convention.

L'interprétation du Code de Conduite par les pays en voie de développement a également engendré des divergences de vues entre ces pays et la Commission européenne.

La ratification du Code de Conduite par les Etats membres de l'Union européenne s'était fait attendre du fait que ces contestations n'avaient pas été résolues immédiatement. Ceci a eu pour conséquence que plusieurs pays en voie de développement ont imposé unilatéralement des clauses de redistribution du fret aux pays européens.

C'est la raison pour laquelle la Belgique s'est vue contrainte de conclure des accords maritimes bilatéraux comportant des clauses de redistribution de fret et inspirés des principes du Code de Conduite.

Le 22 décembre 1986, le Conseil a établi le Règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers. Pour certains aspects spécifiques, ce Règlement garantit l'application du Code de Conduite et rend celui-ci conforme au droit communautaire. Ainsi, il prévoit entre autres que les règles de redistribution du fret contenues dans les accords bilatéraux existant entre les Etats membres et les pays tiers doivent être progressivement supprimées ou adaptées. Il est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1987.

L'U.E.B.L., en concertation avec la Commission européenne, a entrepris depuis 1992 des démarches afin de satisfaire à ces obligations par l'adaptation des accords maritimes bilatéraux visés.

Les pays africains en voie de développement qui étaient restés profondément attachés au Code de Conduite, n'ont toutefois prêté aucune attention à la proposition de la Commission européenne d'adapter les accords par un échange de lettres diplomatiques.

Ce n'est qu'après l'intervention de la Commission européenne et de la Banque mondiale auprès des autorités africaines, que l'on a enfin pu adapter valablement les accords maritimes bilatéraux en question.

La lente concrétisation des adaptations exigées par la Commission européenne fit naître une contestation entre l'U.E.B.L. et la Commission européenne, qui a abouti à une procédure devant la Cour de justice des Communautés européennes au Luxembourg. Cette Cour a rendu un arrêt le 14 septembre 1999 condamnant l'U.E.B.L. pour avoir négligé de prendre les mesures nécessaires soit pour adapter l'Accord maritime avec la République du Sénégal afin que les ressortissants de la Communauté puissent avoir un

Verenigde Naties inzake de Gedragscode voor Lijnvaartconferenties.

De interpretatie van de Gedragscode door de ontwikkelingslanden leidde ook nog tot meningsverschillen tussen deze landen en de Europese Commissie.

Het niet dadelijk vinden van een oplossing voor deze betwistingen had voor gevolg dat de ratificatie van de Gedragscode door de E.U.-lidstaten uitbleef. Dit had dan weer voor gevolg dat meerdere ontwikkelingslanden unilateraal aan de Europese landen vrachtsverdelingsclausules oplegden.

Daarom zag België zich gedwongen om bilaterale maritieme akkoorden met vrachtverdelingsclausules af te sluiten geïnspireerd op de principes van de Gedragscode.

Op 22 december 1986 werd door de Raad Verordening (EEG) nr. 4055/86 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen vastgesteld. Met deze Verordening wordt, voor bepaalde specifieke aspecten, de toepassing van de Gedragscode verzekerd en met het gemeenschapsrecht in overeenstemming gebracht. Zo wordt o.m. bepaald dat de vrachtverdelingsregelingen in de bestaande bilaterale overeenkomsten tussen de lidstaten en de derde landen geleidelijk aan moeten worden afgeschaft of aangepast. Deze Verordening trad in werking op 1 januari 1987.

Door de BLEU werden vanaf 1992, in overleg met de Europese Commissie, stappen ondernomen om te voldoen aan die verplichtingen door de aanpassing van de geïmporteerde bilaterale maritieme overeenkomsten.

De Afrikaanse ontwikkelingslanden die ten eerste aan de Gedragscode gehecht bleven, gaven evenwel geen gehoor aan het voorstel van de Commissie om de overeenkomsten aan te passen via een uitwisseling van diplomatieke brieven.

Het is pas na de tussenkomst van de Commissie en de Wereldbank bij de Afrikaanse autoriteiten dat eindelijk, op valabele wijze, werk kon worden gemaakt van de aanpassing van de betrokken bilaterale maritieme overeenkomsten.

Het langdurig aanslepen van de door de Europese Commissie geëiste aanpassingen had voor gevolg dat er zich tussen de BLEU en de Europese Commissie een betwisting ontwikkelde die uitmondde in een procedure voor het Europese Hof van Justitie te Luxemburg. Dit Hof sprak op 14 september 1999 een arrest uit waarbij de BLEU werd veroordeeld om verzuimd te hebben de nodige maatregelen te hebben getroffen om ofwel de overeenkomst inzake de handelsscheepvaart met SENEGAL aldus aan te passen opdat de

accès équitable, libre et non discriminatoire au fret revenant à la Belgique, soit pour dénoncer cet accord.

Après plusieurs démarches diplomatiques, les lettres datées à Dakar des 10 mars et 16 novembre 1998 ont été échangées, ce qui a permis de réaliser la modification visée dans l'Accord maritime U.E.B.L.-Sénégal.

Cet échange de lettres rend la clause de redistribution du fret contenue dans l'article 4, alinéa 2 de l'Accord maritime précité conforme au droit communautaire, et plus particulièrement au Règlement (CEE) n° 4055/86 mentionné ci-dessus. Cet échange de lettre entrera uniquement en vigueur après l'accomplissement de la procédure parlementaire requise et non le jour de la réception de la lettre sénégalaise adaptant l'accord maritime du 1<sup>er</sup> décembre 1982 au droit communautaire.

Dans sa lettre du 14 décembre 1999, n° 180501, la Commission européenne a fait savoir à la Belgique qu'elle pouvait se rallier aux adaptations et qu'elle était disposée, après la publication au *Moniteur belge* de la loi portant assentiment de cet échange de lettres, à renoncer à sa plainte dans le cadre de l'affaire qu'elle a portée devant la Cour de justice des Communautés européennes au Luxembourg.

*Le ministre des Affaires étrangères,*

Louis MICHEL.

*La ministre de la Mobilité et des Transports,*

Isabelle DURANT.

*Le ministre de la Justice,*

Marc VERWILGHEN.

Gemeenschapsonderdanen een billijke, vrije en niet discriminerende toegang zouden krijgen tot de vracht die aan België toekomt, ofwel deze overeenkomst op te zeggen.

Na verscheidene diplomatieke stappen werden uiteindelijk op 10 maart 1998 en op 16 november 1998 te DAKAR, de Brieven uitgewisseld die de beoogde aanpassing van de Maritieme Overeenkomst BLEU/SENEGAL bewerkstelligden.

Door deze Wisseling van Brieven wordt de vrachtverdelingsclausule vervat in het artikel 4, lid 2 van genoemde overeenkomst aangepast aan het gemeenschapsrecht, meer bepaald aan de bovengenoemde Verordening (EEG) nr. 4055/86. Deze Wisseling van Brieven zal slechts volledige uitwerking hebben op het ogenblik dat er aan de Parlementaire procedure zal worden voldaan en niet op het ogenblik van de ontvangst van het Senegalese akkoord met de aanpassing van de scheepvaartovereenkomst van 1 december 1982 aan het Gemeenschapsrecht.

Met haar brief van 14 december 1999, nr. 180501, heeft de Europese Commissie aan België laten weten dat zij kon instemmen met de aanpassing. Met die brief liet zij eveneens weten bereid te zijn om, bij de publicatie van de wet houdende instemming met deze Wisseling van Brieven in het *Belgisch Staatsblad*, klachtafstand te doen in het door haar voor het Hof van Justitie te Luxemburg gebrachte zaak.

*De minister van Buitenlandse Zaken,*

Louis MICHEL.

*De minister van Mobiliteit en Vervoer,*

Isabelle DURANT.

*De minister van Justitie,*

Marc VERWILGHEN.

**PROJET DE LOI**

ALBERT II,  
Roi des Belges,

*À tous, présents et à venir,*  
SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre ministre des Affaires étrangères, Notre ministre de la Mobilité et des Transports et Notre ministre de la Justice 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<sup>er</sup>

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

## Art. 2

L'échange de lettres signées à Dakar les 10 mars et 16 novembre 1998 portant modification à l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Sénégal, fait à Dakar le 1<sup>er</sup> décembre 1982, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 9 juillet 2000.

ALBERT

Par le Roi :

*Le ministre des Affaires étrangères,*

Louis MICHEL.

*La ministre de la Mobilité et des Transports,*

Isabelle DURANT.

*Le ministre de la Justice,*

Marc VERWILGHEN.

**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, van Onze minister van Mobiliteit en Vervoer en van Onze minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Buitenlandse Zaken, Onze minister van Mobiliteit en Vervoer en Onze minister van Justitie 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

De wisseling van brieven gedagtekend te Dakar op 10 maart en 16 november 1998 tot wijziging van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Senegal inzake de Handelsscheepvaart, gedaan te Dakar op 1 december 1982, zal volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 9 juli 2000.

ALBERT

Van Koningswege :

*De minister van Buitenlandse Zaken,*

Louis MICHEL.

*De minister van Mobiliteit en Vervoer,*

Isabelle DURANT.

*De minister van Justitie,*

Marc VERWILGHEN.

## Échange de lettres portant modification à l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Sénégal

L'Ambassade du Royaume de Belgique à Dakar présente ses compliments au Ministère des Affaires étrangères de la République du Sénégal et a l'honneur de se référer à l'accord maritime signé à Dakar le 1<sup>er</sup> décembre 1982 entre l'Union Belgo-Luxembourgeoise et le Gouvernement du Sénégal, ainsi qu'à la note verbale 1380 du 26 février 1996 par laquelle le Gouvernement du Sénégal marque son accord sur l'adaptation dudit accord.

Considérant la Convention du 6 avril 1974 relative à un code de conduite des conférences maritimes et tenant compte des obligations du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg dans le cadre de la réglementation de l'Union européenne, il y a lieu de convenir que la participation des entreprises maritimes au transport des échanges générés par le commerce extérieur de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et le Gouvernement du Sénégal prévue dans les articles 4, 5 et 6 de l'accord existant est régie en ce qui concerne le trafic conférentiel de ligne, par la Convention du 6 avril 1974 relative à un code de conduite des conférences maritimes, y compris les réserves émises.

Les droits découlant de l'accord maritime pour les armements de la Belgique et du Luxembourg s'appliquent également aux navires d'entreprises de transport maritimes établies dans d'autres Etats membres de l'Union européenne et aux ressortissants des Etats membres établis hors de l'Union européenne si leurs navires sont immatriculés dans un Etat membre.

Les compagnies maritimes hors conférence peuvent participer aux trafics dans le respect du principe de la concurrence loyale sur une base commerciale.

Si le Gouvernement du Sénégal pouvait marquer son accord avec ce qui précède, cette note, ainsi que la réponse, constitueraient un accord au sens de l'article 22 de l'accord maritime entre l'UEBL et le Sénégal.

L'Ambassade du Royaume de Belgique à Dakar saisit cette occasion de renouveler au Ministère des Affaires étrangères de la République du Sénégal les assurances de la haute considération.

Dakar, le 16 novembre 1998.

Le ministère des Affaires étrangères et des Sénégalais, de l'Extérieur de la République du Sénégal présente ses compliments à l'Ambassade de Belgique à Dakar et, se référant à Sa note verbale n° B-42 SG-875 GH/cb du 10 mars 1998, relative à l'adaptation de l'Accord de coopération entre l'Union belgo-luxembourgeoise et la République du Sénégal en matière de Marine Marchande, signé à Dakar, le 1<sup>er</sup> décembre 1982, a l'honneur de porter à Sa connaissance ce qui suit:

## Vertaling

## Wisseling van brieven tot wijziging van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Senegal

De Ambassade van het Koninkrijk België te Dakar biedt het Ministerie van Buitenlandse Zaken van de Republiek Senegal zijn complimenten aan en heeft de eer te verwijzen naar het Akkoord inzake de Handelsscheepvaart ondertekend te Dakar op 1 december 1982 tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Regering van Senegal, alsook naar de verbale nota nr. 13180 van 26 februari 1996 waarbij de Regering van Senegal zijn akkoord heeft betuigd met de aanpassing van genoemd Handelsscheepvaartakkoord.

Gelet op het Verdrag van 6 april 1974 inzake een Gedragscode voor Lijnvaartconferenties en overwegende de verplichtingen van het Koninkrijk België en van het Groot Hertogdom Luxemburg ten opzichte van de reglementering van de Europese Unie, wordt bepaald dat de deelname van de rederijen in het vervoer afkomstig van de buitenlandse handel tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Regering van Senegal, zoals voorzien in de artikelen 4, 5 en 6 van het bestaande Handelscheepvaartakkoord, wordt geregeld voor wat betreft de trafiek voor het lijnvaartvervoer door het Verdrag van 6 april inzake een Gedragscode voor Lijnvaartconferenties, met inbegrip van de gemaakte reserves.

De rechten die voortvloeien uit het Handelsscheepvaartakkoord voor de Belgische en Luxemburgse rederijen zijn eveneens van toepassing op de schepen van maritieme vervoersondernemingen die zijn gevestigd in andere Lidstaten van de Europese Unie en op de onderdanen van derde landen buiten de Europese Unie zijn gevestigd indien hun schepen in hun lidstaat zijn ingeschreven.

De rederijen die buiten dit conferenceverband opereren mogen deelnemen aan de trafiek zo zij de principes van de eerlijke concurrentie op een commerciële basis in acht nemen.

Als de Regering van Senegal zijn akkoord kan betuigen met het voorgaande dan zullen deze nota en het antwoord erop een Akkoord uitmaken in de zin van artikel 22 van het Handelscheepvaartakkoord BLEU/SENEGAL.

De Ambassade van het Koninkrijk België te Dakar maakt van deze gelegenheid gebruik om het Ministerie van Buitenlandse Zaken van de Republiek Senegal de verzekering zijner bijzondere hoogachting aan te bieden.

Dakar, 16 november 1998.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken en van de Senegalezen in het buitenland biedt de Ambassade van het Koninkrijk België te Dakar zijn complimenten aan en heeft de eer onder verwijzing naar de verbale nota nr. B/42 SG 875 GH/cb van 10 maart 1998 met betrekking tot de aanpassing van de Overeenkomst inzake de Handelsscheepvaart ondertekend te Dakar op 1 december 1982, mee te delen wat volgt:

Les Autorités sénégalaises marquent leur accord aux modifications proposées par la Partie belge et visant à introduire à l'article 4 de l'Accord, deux nouveaux alinéas ainsi libellés :

Article 4 — Alinéa 3

«Les droits découlant du présent Accord pour les armements de la Belgique et du Luxembourg s'appliquent également aux navires d'entreprises de transport maritime établies dans d'autres États membres de l'Union Européenne et aux ressortissants des États membres établis hors de l'Union Européenne si leurs navires sont immatriculés dans un État membre.»

Article 4 — Alinéa 4

«Les compagnies maritimes non Parties au code de conduite des conférences maritimes peuvent participer aux trafics dans le respect du principe de la concurrence commerciale loyale.»

La présente note et celle n° B-42 SG 875 GH/cb du 10 mars 1988, de l'Ambassade du Royaume de Belgique à Dakar, constitueront un Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Sénégal qui entrera en vigueur à la date de réception de la présente note par l'Ambassade.

Le ministère des Affaires étrangères et des Sénégalais de l'Extérieur de la République du Sénégal saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade du Royaume de Belgique à Dakar les assurances de sa haute considération.

***Ambassade du Royaume de Belgique au Sénégal***

DAKAR

De Senegalese overheid stemt in met de door België voorgestelde wijziging houdende toevoeging van twee nieuwe leden aan het artikel 4 van de Overeenkomst, die luiden als volgt:

Artikel 4 — Lid 3

De uit de Overeenkomst voortvloeiende rechten voor de rederijen van België en Luxemburg gelden eveneens voor de schepen van de scheepvaartondernemingen die in andere lidstaten van de Europese Unie zijn gevestigd, alsook voor de onderdanen die buiten de Europese Unie zijn gevestigd, indien hun schepen in een lidstaat zijn ingeschreven.

Artikel 4 — Lid 4

De zeevaartmaatschappijen die geen partij zijn bij de Gedragscode voor Lijnvaartconferenties mogen aan het scheepvaartverkeer deelnemen mits het beginsel van een eerlijke en commerciële concurrentie wordt in acht genomen.

Onderhavige verbale nota en de verbale nota B/42 SG 875 GH/cb van 10 maart 1998 van de Ambassade van het Koninkrijk België te Dakar maken een Overeenkomst uit tussen de BLEU en de Republiek Senegal die in werking treedt bij ontvangst van onderhavige verbale nota door de Ambassade.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken en van de Senegalezen in het buitenland van de Republiek van Senegal maakt van deze gelegenheid gebruik om de Ambassade van het Koninkrijk België de verzekering zijner bijzondere hoogachting aan te bieden.

***Ambassade van het Koninkrijk België in Senegal,***

DAKAR

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

---

**Avant-projet de loi portant assentiment à l'échange de lettres signées à Dakar les 10 mars et 16 novembre 1998 portant modification à l'Accord maritime entre l'Union Économique Belgo-Luxembourgeoise et la République du Sénégal, fait à Dakar le 1<sup>er</sup> décembre 1982**

Article 1<sup>er</sup>

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

Art. 2

L'échange de lettres signées à Dakar les 10 mars et 16 novembre 1998 portant modification à l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Sénégal, fait à Dakar le 1<sup>er</sup> décembre 1982, sortira son plein et entier effet.

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

---

**Voorontwerp van wethoudende instemming met de wisseling van brieven gedagtekend te Dakar op 10 maart en 16 november 1998 tot wijziging van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Senegal inzake de handelsscheepvaart, gedaan te Dakar op 1 december 1982**

Artikel 1

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

Art. 2

De wisseling van brieven gedagtekend te Dakar op 10 maart en 16 november 1998 tot wijziging van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Senegal inzake de Handelsscheepvaart, gedaan te Dakar op 1 december 1982, zal volkomen gevolg hebben.



## AVIS 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 27 juin 2000, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'échange de lettres signées à Dakar les 10 mars et 16 novembre 1998 portant modification à l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Sénégal, fait à Dakar le 1<sup>er</sup> décembre 1982», a donné le 30 juin 2000 l'avis suivant :

Suivant l'article 84, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, inséré par la loi du 4 août 1996, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, cette motivation telle qu'elle est reproduite dans la lettre est la suivante :

«En raison de l'urgence motivée par «le fait que, suite à une condamnation par la Cour de Justice des Communautés européennes, le protocole précité ait été conclu pour adapter l'Accord maritime signé à Abidjan le 25 novembre 1977 et le rendre conforme au droit européen. Et qu'en outre, si cette première condamnation n'est pas suivie dans les plus brefs délais de la procédure d'assentiment parlementaire, de nature à rendre obligatoire le Protocole, la Commission européenne pourrait entamer une seconde procédure visant à obtenir une condamnation de la Belgique à payer une astreinte qui peut être estimée dans le cas d'espèce à sept millions de francs belges par jour;».

\*  
\* \*

Le projet n'appelle aucune observation.

La chambre était composée de :

M. R. ANDERSEN, président de chambre;

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

Mme C. GIGOT, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par Mme I. LEYSEN, référendaire adjoint.

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.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 27 juni 2000 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de wisseling van brieven gedagtekend te Dakar op 10 maart en 16 november 1998 tot wijziging van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Senegal inzake de Handelscheepvaart, gedaan te Dakar op 1 december 1982», heeft op 30 juni 2000 het volgende advies gegeven :

Overeenkomstig artikel 84, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, 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 als volgt :

«En raison de l'urgence motivée par «le fait que, suite à une condamnation par la Cour de Justice des Communautés européennes, le Protocole précité ait été conclu pour adapter l'Accord maritime signé à Abidjan le 25 novembre 1977 et le rendre conforme au droit européen. Et qu'en outre, si cette première condamnation n'est pas suivie dans les plus brefs délais de la procédure d'assentiment parlementaire, de nature à rendre obligatoire le Protocole, la Commission européenne pourrait entamer une seconde procédure visant à obtenir une condamnation de la Belgique à payer une astreinte qui peut être estimée dans le cas d'espèce à sept millions de francs belges par jour;».

\*  
\* \*

Bij het ontwerp behoort geen enkele opmerking te worden gemaakt.

De kamer was samengesteld uit :

De heer R. ANDERSEN, kamervoorzitter;

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

Mevrouw C. GIGOT, toegevoegd griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door mevrouw I. LEYSEN, adjunct-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.