

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1999-2000

10 JUILLET 2000

Projet de loi portant assentiment au Protocole entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République démocratique du Congo modifiant l'Accord maritime entre le Royaume de Belgique et la République du Zaïre du 5 mars 1981, signé à Kinshasa le 8 juin 1999

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	5
Protocole additionnel à l'Accord maritime entre la République démocratique du Congo et le Royaume de Belgique du 5 mars 1981	6
Avant-projet de loi	8
Avis du Conseil d'État	9

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1999-2000

10 JULI 2000

Wetsontwerp houdende instemming met het Protocol tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Democratische Republiek Congo tot wijziging van de Scheepvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Zaïre van 5 maart 1981, ondertekend te Kinshasa op 8 juni 1999

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	5
Aanvullend protocol bij de Scheepvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Democratische Republiek Congo inzake de handelsscheepvaart van 5 maart 1981	6
Voorontwerp van wet	8
Advies van de Raad van State	9

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le 5 mars 1981 fut signé à Kinshasa l'Accord maritime entre le Royaume de Belgique et la République du Zaïre. Cet accord visait en premier lieu à garantir les intérêts maritimes légitimes des armateurs belges.

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 CNUCED. 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 de Conduite par les États 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 États membres. La Commission européenne et les États 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 États membres de la

MEMORIE VAN TOELICHTING

Op 5 maart 1981 werd te Kinshasa tussen het Koninkrijk België en de voormalige Republiek Zaïre een scheepvaartovereenkomst 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 conference 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

Convention des Nations unies relative à un Code de Conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États 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 États 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 États membres et entre États 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 États membres et les pays tiers doivent être progressivement supprimées ou adaptées. Il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1987.

L'UEBL, 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 la Belgique 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 la Belgique pour avoir négligé de prendre les mesures nécessaires soit pour adapter l'Accord maritime avec son partenaire africain afin que les ressortissants de la Communauté puissent avoir un accès équi-

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 EU-lidstaten uitbleef. Dit had dan weer voor gevolg dat meerdere ontwikkelingslanden unilateraal aan de Europese landen vrachtverdelingsclausules 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 geviseerde 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 met de voormalige Republiek Zaïre thans Democratische Republiek

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

Après plusieurs démarches diplomatiques, le Protocole additionnel à l'Accord maritime du 8 juin 1999 entre la Belgique et la République Démocratique du Congo fut finalement signé.

Ce Protocole additionnel rend la clause de redistribution du fret contenue dans l'article 3 alinéa 3 de l'Accord maritime précité conforme au droit communautaire, et plus particulièrement au Règlement (CEE) n° 4055/86 mentionné ci-dessus.

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 approbation du Protocole additionnel, 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.

Congo aldus aan te passen opdat de Gemeenschaps-onderdanen 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 werd uiteindelijk op 8 juni 1999 te Kinshasa het Aanvullend Protocol aan de scheepvaartovereenkomst van 5 maart 1981 tussen het Koninkrijk België en de Democratische Republiek Congo ondertekend.

Door dit Aanvullend Protocol wordt de vrachtverdelingsclausule vervat in het artikel 3, alinea 3, van genoemde scheepvaartovereenkomst aangepast aan het gemeenschapsrecht, meer bepaald aan de bovengenoemde Verordening (EEG) nr. 4055/86.

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 goedkeuring van het Aanvullend Protocol 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^{er}

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

Art. 2

Le Protocole entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République démocratique du Congo modifiant l'Accord maritime entre le Royaume de Belgique et la République du Zaïre du 5 mars 1981, signé à Kinshasa le 8 juin 1999, 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

Het Protocol tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo tot wijziging van de Scheepvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Zaïre van 5 maart 1981, ondertekend te Kinshasa op 8 juni 1999, 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.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

à l'Accord maritime entre la République démocratique du Congo et le Royaume de Belgique du 5 mars 1981

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE,
d'une part,

et

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO, d'autre part,

Considérant la Convention Générale régissant les relations entre la République Démocratique du Congo et le Royaume de Belgique et l'Accord de Coopération signés le 27 mars 1990;

Considérant la Convention du 6 avril 1974 relative à un Code de Conduite des conférences maritimes;

Considérant l'Accord Maritime entre le Royaume de Belgique et la République Démocratique du Congo du 5 mars 1981;

Considérant les obligations du Royaume de Belgique vis-à-vis de la réglementation de l'Union européenne;

Considérant les obligations internationales et régionales de la République Démocratique du Congo dans le domaine maritime;

Désireux de promouvoir le développement harmonieux des échanges maritimes entre le Royaume de Belgique et la République Démocratique du Congo,

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1^{er}

Les deux Parties réaffirment leur attachement à l'Accord Maritime du 5 mars 1981 comme instrument d'organisation du trafic entre les deux pays.

Article 2

La participation des entreprises maritimes aux transports des échanges générés par le commerce extérieur de la Belgique et la République Démocratique du Congo, prévue dans l'article 3 de l'Accord existant est régie en ce qui concerne le trafic conférentiel de ligne par la Convention du 5 avril 1974 relative à un Code de Conduite des conférences maritimes.

Les droits découlant de l'Accord Maritime pour les armements de la Belgique s'appliquent également:

— aux navires d'entreprises de transport maritime 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,

(Vertaling)

AANVULLEND PROTOCOL

bij de Scheepvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Democratische Republiek Congo inzake de Handelsscheepvaart van 5 maart 1981

De Regering van het Koninkrijk België, enerzijds,

en

de Regering van de Democratische Republiek Congo, anderzijds,

Gelet op de Algemene Overeenkomst tot regeling van de betrekkingen tussen het Koninkrijk België en de Democratische Republiek Congo en op het Samenwerkingsakkoord getekend op 27 maart 1990.

Gelet op het Verdrag van 6 april 1974 inzake een Gedragscode voor Lijnvaartconferenties;

Gelet op de Scheepvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Democratische Republiek Congo, ondertekend te Kinshasa op 5 maart 1981;

Gelet op de verplichtingen van het Koninkrijk België tegenover de reglementering van de Europese Unie;

Gelet op de internationale en gewestelijke verplichtingen van de Democratische Republiek Congo op maritiem vlak;

Geleid door de wens het scheepvaartverkeer harmonieus te ontwikkelen tussen het Koninkrijk België en de Democratische Republiek Congo,

zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

Beide Partijen bevestigen hun gehechtheid aan de Scheepvaartovereenkomst van 5 maart 1981 dat het scheepvaartverkeer tussen beide landen regelt.

Artikel 2

De deelname van de rederijen aan het vervoer van de handelsproducten afkomstig van de buitenlandse handel tussen België en de Democratische Republiek Congo zoals geregeld bij het artikel 3 van de bestaande Scheepvaartovereenkomst is, wat betreft het zeevervoer binnen de conference, geregeld door het Verdrag van 5 april 1974 inzake de Gedragscode voor Lijnvaartconferenties.

De uit het Akkoord voortvloeiende rechten voor de rederijen van België en Luxemburg gelden ook:

— voor de schepen van de rederijen die in andere lidstaten van de Europese Unie zijn gevestigd en,

— voor de onderdanen van de lidstaten die buiten de Europese Unie zijn gevestigd, indien hun schepen in een lidstaat zijn ingeschreven

— les compagnies maritimes hors conférence peuvent participer au trafic dans le respect du principe de la concurrence loyale sur une base commerciale.

Article 3

L'accès aux droits de trafic découlant de l'application de l'Accord Maritime pour les Armements de la République Démocratique du Congo est soumis aux conditions et dispositions édictées par l'autorité maritime congolaise compétente.

Article 4

Le présent Protocole entrera en vigueur dès notification réciproque par les Parties de l'accomplissement des formalités requises par leurs législations respectives. Il restera en vigueur pour une durée illimitée.

Toutefois, il pourra être dénoncé à tout moment par écrit et par voie diplomatique, moyennant un préavis de 6 mois.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

Fait à Kinshasa, le 8 juin 1999, en double exemplaire, en langue française, les deux textes faisant également foi,

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique,

F. DE CONINCK.

Ambassadeur

Pour le Gouvernement de la République Démocratique du Congo,

Hassan TASSINDA Uba TASSINDA.

Vice-ministre de la Coopération internationale

— de scheepvaartmaatschappijen die buiten conferenceverband opereren mogen aan de trafiek deelnemen mits het beginsel van eerlijke concurrentie op een commerciële basis in acht wordt genomen.

Artikel 3

De toegang tot de trafiek die voortvloeit uit de toepassing van het Scheepvaartakkoord wat betreft de rederijen van de Democratische Republiek Congo is onderworpen en wordt geregeld door de voorwaarden en bepalingen zoals uitgevaardigd door de bevoegde Congolese autoriteit.

Artikel 4

Dit Aanvullend Protocol zal in werking treden vanaf de wederzijdse kennisgeving door de Partijen dat aan de door hun respectievelijke wetgevingen vereiste formaliteiten is voldaan. Het blijft van kracht voor een onbepaalde duur.

Het kan te allen tijde schriftelijk en langs diplomatieke weg worden opgezegd, mits een opzegtermijn van 6 maanden.

Ten blijk daarvan, de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Kinshasa, op 8 juni 1999, in dubbel exemplaar in de Franse taal, beide teksten zijnde gelijkelijk rechtsgeldig.

Voor de Regering van het Koninkrijk België,

F. DE CONINCK

Ambassadeur

Voor de Regering van de Democratische Republiek Congo,

Hassan TASSINDA Uba TASSINDA.

Vice-minister van de Internationale Samenwerking

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

—

Avant-projet de loi portant assentiment au Protocole entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République démocratique du Congo modifiant l'Accord maritime entre le Royaume de Belgique et la République du Zaïre du 5 mars 1981, signé à Kinshasa le 8 juin 1999

Article 1^{er}

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

Art. 2

Le Protocole entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République démocratique du Congo modifiant l'Accord maritime entre le Royaume de Belgique et la République du Zaïre du 5 mars 1981, signé à Kinshasa le 8 juin 1999, sortira son plein et entier effet.

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

—

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Protocol tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo tot wijziging van de Scheepvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Zaïre van 5 maart 1981, ondertekend te Kinshasa op 8 juni 1999

Artikel 1

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

Art. 2

Het Protocol tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo tot wijziging van de Scheepvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Zaïre van 5 maart 1981, ondertekend te Kinshasa op 8 juni 1999, 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 au Protocole entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République démocratique du Congo modifiant l'Accord maritime entre le Royaume de la Belgique et la République du Zaïre du 5 mars 1981, signé à Kinshasa le 8 juin 1999», a donné le 30 juin 2000 l'avis suivant :

Suivant l'article 84, alinéa 1^{er}, 2^o, 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 het Protocol, tussen de regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo tot wijziging van de Scheepvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Zaïre van 5 maart 1981, ondertekend te Kinshasa op 8 juni 1999», heeft op 30 juni 2000 het volgende advies gegeven :

Overeenkomstig artikel 84, eerste lid, 2^o, 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 onderhavig 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.