

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1999-2000

10 JUILLET 2000

Projet de loi portant assentiment au Protocole additionnel, fait à Bamako le 7 octobre 1998, à l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Mali, signé à Bamako le 7 août 1984

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	5
Protocole additionnel à l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Mali	7
Avant-projet de loi	9
Avis du Conseil d'État	10

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1999-2000

10 JULI 2000

Wetsontwerp houdende instemming met het Aanvullend Protocol, gedaan te Bamako op 7 oktober 1998, bij het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Bamako op 7 augustus 1984

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	5
Aanvullend Protocol bij het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali inzake de handelsscheepvaart	7
Voorontwerp van wet	9
Advies van de Raad van State	10

EXPOSE DES MOTIFS

Le 7 août 1984 fut signé à Bamako l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise (U.E.B.L.) et la République du Mali. 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 des 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 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

MEMORIE VAN TOELICHTING

Op 7 augustus 1984 werd te BAMAKO tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie (BLEU) en de Republiek MALI een akkoord inzake de handels-scheepvaart afgesloten. Dit akkoord 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 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^{er} 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 Mali 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 E.U.-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 het akkoord inzake de handelsscheepvaart met MALI aldus aan te passen opdat de Gemeen-

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 7 août 1984 entre l'U.E.B.L. et la République du Mali fut finalement signé.

Ce Protocole additionnel 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.

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.

schapsonderdanen 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 7 oktober 1998 te BAMAKO het Aanvullend Protocol bij het Akkoord van 7 augustus 1984 inzake de Handelsscheepvaart tussen de BLEU en de Republiek MALI ondertekend.

Door dit Aanvullend Protocol wordt de vrachtverdelingsclausule vervat in het artikel 4, lid 2 van genoemd Akkoord inzake de Handelsscheepvaart 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 additionnel, fait à Bamako le 7 octobre 1998, à l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Mali, signé à Bamako le 7 août 1984, sortira son plein et entier effet.

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 Aanvullend Protocol, gedaan te Bamako op 7 oktober 1998, bij het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali inzake de Handelsscheepvaart, ondertekend te Bamako op 7 augustus 1984, zal volkomen gevolg hebben.

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.

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.

(Vertaling)

PROTOCOLE ADDITIONNEL
à l'Accord maritime entre l'Union économique Belgo-Luxembourgeoise et la République du Mali

Le Gouvernement du Royaume de Belgique, tant en son nom qu'au nom du Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, en vertu d'accords existants, d'une part,

Et

Le Gouvernement de la République du Mali, d'autre part,

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

Considérant l'Accord Maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Mali, signé à Bamako le 7 août 1984;

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

Désireux de promouvoir le développement harmonieux des échanges maritimes entre le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la République du Mali,

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1

Les deux Parties réaffirment leur attachement à l'Accord Maritime UELB/MALI du 7 août 1984 comme instrument d'organisation du trafic maritime entre eux.

Article 2

La participation des entreprises maritimes aux transports des échanges générés par le commerce extérieur de la Belgique et du Luxembourg et de la République du Mali, prévue dans l'article 4 de l'Accord existant est régie en ce qui concerne le trafic confèrentiel de ligne par la Convention du 6 avril 1974 relative à un Code de Conduite des conférences maritimes.

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 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,
- aux compagnies maritimes hors conférence dans le respect du principe de la concurrence loyale sur une base commerciale.

Article 3

Le présent Protocole Additionnel entrera en vigueur dès notification réciproque par les Parties de l'accomplissement des formalités requises par leurs législations respectives.

AANVULLEND PROTOCOL
bij het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali inzake de handelsscheepvaart

De Regering van het Koninkrijk België, mede in naam van de Regering van het Groothertogdom Luxemburg, krachtens bestaande Akkoorden, enerzijds,

en

de Regering van de Republiek Mali, anderzijds,

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

Gelet op het akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Bamako op 7 augustus 1984,

Gelet op de verplichtingen van het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg tegenover de reglementering van de Europese Unie,

Geleid door de wens het scheepvaartverkeer harmonieus te ontwikkelen tussen het Koninkrijk België, het Groothertogdom Luxemburg en de Republiek Mali,

zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

Beide Partijen bevestigen opnieuw gehecht te zijn aan het Handelsscheepvaartakkoord BLEU/MALI van 19 oktober 1984 dat het scheepvaartverkeer tussen hen regelt.

Artikel 2

De in artikel 4 van het bestaande Akkoord bedoelde deelneming van de scheepvaartondernemingen aan de goederenuitwisseling voortvloeiend uit de buitenlandse handel van België, Luxemburg en de Republiek Mali, wordt geregeld, wat betreft het lijnvaartconference-vervoer, door het Verdrag van 6 april 1974 inzake een Gedragscode voor Lijnvaartconferenties.

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

- voor schepen van scheepvaartondernemingen 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 geregistreerd,
- voor de scheepvaartmaatschappijen buiten conferenceverband kunnen eveneens aan het scheepvaartverkeer deelnemen mits het beginsel van eerlijke concurrentie op een commerciële basis in acht wordt genomen.

Artikel 3

Dit Aanvullend Protocol treedt in werking na wederzijdse kennisgeving door de Partijen van de uitvoering van de door hun respectieve wetgeving opgelegde formaliteiten.

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

Fait à Bamako, le 7 octobre 1998, en deux exemplaires en langue française.

Les deux textes faisant également foi,

***Pour l'Union économique Belgo-Luxembourgeoise,
le directeur général de l'Administration
des Affaires Maritimes et de la Navigation***

Michel JOSEPH

***Pour la République du Mali, le ministre de l'Urbanisme
et de l'Habitat, ministre des Travaux publics et
des Transports par interim,***

Madame SY KADIATOU SOW

Het kan te allen tijde schriftelijk en langs diplomatieke weg worden opgezegd, mits een opzeggingstermijn van 6 maanden wordt in acht genomen.

Gedaan te Bamako, op 7 oktober 1998, in twee exemplaren in de Franse taal.

Beide teksten zijnde gelijkelijk rechtsgeldig.

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

—

Avant-projet de loi portant assentiment au Protocole additionnel, fait à Bamako le 7 octobre 1998, à l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Mali, signé à Bamako le 7 août 1984.

Article 1^{er}

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

Art. 2

Le Protocole additionnel, fait à Bamako le 7 octobre 1998, à l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Mali, signé à Bamako le 7 août 1984, sortira son plein et entier effet.

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

—

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Aanvullend protocol, gedaan te Bamako op 7 oktober 1998, bij het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali inzake de Handelsscheepvaart, ondertekend te Bamako op 7 augustus 1984.

Artikel 1

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

Art. 2

Het Aanvullend Protocol, gedaan te Bamako op 7 oktober 1998, bij het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali inzake de Handelsscheepvaart, ondertekend te Bamako op 7 augustus 1984, 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 additionnel, fait à Bamako le 7 octobre 1998, à l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Mali, signé à Bamako le 7 août 1984», 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;».

*
* *

L'attention est attirée sur ce qu'il résulte de la lettre de la Commission européenne du 14 décembre 1999 mentionnée dans l'exposé des motifs que si le Protocole soumis à assentiment est conforme au règlement (CEE) n° 4055/86(1) en ce qui concerne la Belgique, il n'en serait pas de même en ce qui concerne le Grand-Duché du Luxembourg, de sorte qu'une procédure d'infraction pourrait être engagée contre ce dernier par la Commission européenne, ce qui aurait des implications pour la Belgique puisqu'elle est chargée de négocier les accords conclus par l'Union économique belgo-luxembourgeoise.

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.

(1) Règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 «portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers» (*Journal officiel* CE, 31 décembre 1996, n° L 378/1).

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 Aanvullend Protocol, gedaan te Bamako op 7 oktober 1998, bij het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali inzake de Handelsscheepvaart, ondertekend te Bamako op 7 augustus 1984», 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 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;».

*
* *

Er wordt op gewezen dat uit de brief van de Europese Commissie van 14 december 1999, waarvan sprake is in de memorie van toelichting, blijkt dat hoewel het Protocol, dat aan het Parlement wordt voorgelegd opdat dit ermee instemt, conform verordening (EEG) nr. 4055/86(1) is wat België betreft, zulks niet het geval is met het Groothertogdom Luxemburg, zodat tegen laatstgenoemde door de Europese Commissie een niet-nakomingsprocedure zou kunnen worden aangespannen, hetgeen gevolgen zou hebben voor België, dat ermee belast is te onderhandelen over de door de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie gesloten overeenkomsten.

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 de 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.

(1) Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 «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» (*Publicatieblad*) 31 december 1986, nr. L 378/1).