

**SÉNAT DE BELGIQUE**


---

**SESSION DE 2003-2004**


---

8 AVRIL 2004

---

**Projet de loi portant assentiment au Protocole additionnel n° 7 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, signé à Strasbourg le 27 novembre 2002**

---

**SOMMAIRE**

	Pages
Exposé des motifs . . . . .	2
Projet de loi . . . . .	5
Protocole additionnel n° 7 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, signé à Strasbourg le 27 novembre 2002 . . . . .	6
Avant-projet de loi . . . . .	8
Avis du Conseil d'État . . . . .	9

**BELGISCHE SENAAAT**


---

**ZITTING 2003-2004**


---

8 APRIL 2004

---

**Wetsontwerp houdende instemming met het Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Herziene Rijnvaartakte, ondertekend te Straatsburg op 27 november 2002**

---

**INHOUD**

	Blz.
Memorie van toelichting . . . . .	2
Wetsontwerp . . . . .	5
Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Herziene Rijnvaartakte, ondertekend te Straatsburg op 27 november 2002 . . . . .	6
Voorontwerp van wet . . . . .	8
Advies van de Raad van State . . . . .	9

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. Objectif du Protocole Additionnel n° 7

Le Protocole Additionnel n° 7 vise à l'harmonisation des prescriptions techniques au niveau européen et à la simplification des obligations des professionnels en matière de certificats de bateaux (certificats de navigabilité) et de patentes de bateliers (certificats de conduite).

À cet effet, le Protocole Additionnel n° 7 amende la Convention révisée pour la Navigation du Rhin afin que la Commission centrale pour la navigation du Rhin à Strasbourg (dénommée ci-après CCNR) puisse reconnaître l'équivalence d'autres documents — notamment communautaires — avec les certificats de bateaux et les patentes de bateliers délivrés en vertu de ladite Convention. Cette reconnaissance est toutefois subordonnée à la condition que les documents aient été délivrés sur la base de normes et d'exigences techniques identiques.

La Convention révisée pour la Navigation du Rhin a vu le jour le 17 octobre 1868 à Mannheim (Acte de Mannheim, *Moniteur belge* du 29.9 1954). Elle a été notamment amendée par la Convention de Strasbourg du 20 novembre 1963 (*Moniteur belge* du 29.6 1967).

### 2. Situation actuelle. Contexte

a. En vertu de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, seuls les bateaux qui, sur le plan de la construction et de l'équipement, satisfont aux prescriptions techniques fixées par la CCNR peuvent naviguer sur le Rhin. Afin de prouver qu'ils satisfont auxdites prescriptions, les bateaux naviguant sur le Rhin doivent être munis d'un certificat de navigabilité rhénan valable, qui peut être délivré, après inspection du bateau, par les autorités compétentes de l'un des États parties à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin (à savoir la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse).

b. Outre le certificat de navigabilité rhénan, il existe un certificat communautaire pour la navigation intérieure sur les voies d'eau de la Communauté européenne autres que le Rhin, fondé sur la directive n° 82/714/CEE du Conseil des Communautés européennes du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (JO CE L 301), et délivré par les autorités compétentes des États membres de la Communauté.

Cette directive reconnaît la validité du certificat de navigabilité rhénan pour la navigation sur toutes les voies d'eau communautaires, étant entendu que pour certaines vastes étendues d'eau, telles que les estuaires des rivières, un certificat supplémentaire communautaire peut être réclamé. Par contre, le certificat communautaire n'est pas valable pour la navigation sur le Rhin. Les bateaux munis d'un certificat de navi-

## MEMORIE VAN TOELICHTING

### 1. Doel van het Aanvullend Protocol nr. 7

Het Aanvullend Protocol nr. 7 heeft tot doel de harmonisatie van de technische voorschriften op Europees niveau en de vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven op het gebied van scheepscertificaten (scheepsattesten) en schipperspatenten (vaarbewijzen) te bewerkstelligen.

Het Aanvullend Protocol nr. 7 wijzigt daartoe de Herziene Rijnvaartakte zodat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg (hierna CCR) ook andere documenten, in het bijzonder communautaire documenten, kan erkennen als gelijkwaardig aan de scheepscertificaten en schipperspatenten die op basis van de Herziene Rijnvaartakte worden afgegeven. Voorwaarde is wel dat zij aan dezelfde technische normen en vereisten voldoen.

De Herziene Rijnvaartakte kwam op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand (Akte van Mannheim, *Belgisch Staatsblad* van 29.9 1954). Deze is gewijzigd o.m. door de Overeenkomst van Straatsburg van 20 november 1963 (*Belgisch Staatsblad* van 29.6 1967).

### 2. Huidige situatie. Probleemstelling

a. Op grond van de Herziene Rijnvaartakte mag de Rijn alleen worden bevaren door schepen waarvan de bouw en de uitrusting voldoen aan de technische voorschriften, vastgesteld door de CCR. Ten bewijze dat zij aan die voorschriften voldoen moeten de schepen op de Rijn zijn voorzien van een geldig Rijnscheepsattest, dat na inspectie van het schip kan worden afgegeven door de bevoegde autoriteiten van een van de verdragsstaten van de Herziene Rijnvaartakte (dat zijn België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland).

b. Naast het Rijnscheepsattest bestaat voor de binnenvaart op de waterwegen van de Europese Gemeenschap buiten de Rijn een communautair scheepsattest, gebaseerd op richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (PbEG L 301), en afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de lid-staten van de Gemeenschap.

Deze richtlijn erkent tevens het Rijnscheepsattest als geldig voor de vaart op alle communautaire waterwegen, met dien verstande dat voor bepaalde ruime wateren, zoals estuaria van rivieren, een communautair aanvullend attest verlangd kan worden. Omgekeerd is het communautaire scheepsattest echter niet geldig voor de vaart op de Rijn. Schepen met een Rijnscheepsattest en eventueel het communautair

gabilité rhénan ainsi que, éventuellement, d'un certificat supplémentaire communautaire, peuvent donc naviguer sur la totalité du réseau navigable d'Europe occidentale tandis que les bateaux ne disposant que du seul certificat communautaire doivent éviter le Rhin, alors qu'il s'agit précisément de la voie navigable de loin la plus importante du réseau.

### 3. Contenu du Protocole Additionnel n° 7

a. Depuis un bon moment déjà, la Commission européenne laisse entendre qu'elle estime que la situation décrite ci-dessus est insatisfaisante et que la validité du certificat communautaire devrait être reconvenue pour la navigation sur le Rhin. Elle a par conséquent proposé d'adapter les prescriptions techniques contenues dans la directive 82/714/CEE de manière à les rendre en substance équivalentes aux prescriptions en vigueur pour la navigation sur le Rhin; les deux types de certificats deviendront ainsi techniquement équivalents et devraient dès lors être tous deux valables pour la navigation sur le Rhin.

La CCNR, à son tour, s'est déclarée disposée à satisfaire à ce souhait. Il convient cependant de se demander si le texte actuel de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin (plus précisément l'article 22, qui contient la disposition relative au certificat de navigabilité rhénan) donne effectivement compétence à la CCNR pour reconnaître la validité de documents autres que les certificats de navigabilité rhénans pour la navigation sur le Rhin. Afin de lever tout doute à ce sujet, la Convention révisée pour la Navigation du Rhin est complétée par une disposition accordant explicitement ladite compétence à la CCNR. Le Protocole Additionnel a été élaboré par la CCNR à cet effet.

Le texte du Protocole Additionnel a été rédigé de manière non restrictive, afin de permettre à la CCNR de reconnaître non seulement le certificat communautaire, mais aussi, le cas échéant, d'autres certificats de navigabilité délivrés par des pays ne faisant pas partie de l'UE, pour le cas où l'harmonisation croissante des réglementations en matière de navigation intérieure au niveau paneuropéen devait justifier une telle mesure à l'avenir. Il va de soi que la reconnaissance, par la CCNR, de certificats de navigabilité délivrés par des pays hors UE n'a de sens que si la validité desdits certificats est également reconnue pour la navigation sur les voies d'eau communautaires qui donnent accès au Rhin. La Directive 82/714/CEE permet en principe cette reconnaissance.

b. Le Protocole Additionnel donne par ailleurs compétence à la CCNR pour reconnaître non seulement les certificats de navigabilité, mais aussi les patentes de bateliers (certificats de conduite) d'origine communautaire ou autre. L'objectif est d'éviter que la Convention révisée pour la Navigation du Rhin doive à nouveau être modifiée si pareille reconnaissance devait s'avérer opportune. La condition fondamentale à toute reconnaissance est que les prescriptions sur la base desquelles les documents à reconnaître ont été délivrés soient équivalentes aux prescriptions correspondantes de la CCNR.

aanvullend attest kunnen dus op het gehele West-Europese vaarwegennet opereren, terwijl schepen die alleen van een communautair scheepsattest zijn voorzien de Rijn moeten mijden, terwijl dat nu juist verreweg de belangrijkste vaarweg van het netwerk is.

### 3. Inhoud van het Aanvullende Protocol nr. 7

a. De Europese Commissie laat al geruime tijd blijken dat zij de bovengeschetste situatie ongewenst vindt en dat het communautaire scheepsattest zou moeten worden erkend als geldig voor de vaart op de Rijn. Zij heeft voorgesteld de technische voorschriften van richtlijn 82/714/EEG zo aan te passen, dat die inhoudelijk gelijk worden aan de voor de Rijnvaart geldende voorschriften; beide scheepsattesten worden dan technisch gelijkwaardig en zouden dan ook beide geldig voor de vaart op de Rijn moeten worden.

De CCR op haar beurt heeft zich bereid verklaard aan dat verlangen tegemoet te komen. Het moet echter worden betwijfeld of de huidige tekst van de Herziane Rijnvaartakte (met name artikel 22, dat de regeling met betrekking tot het Rijnscheepsattest bevat) de CCR wel de bevoegdheid geeft andere dan Rijnscheepsattesten te erkennen als geldig voor de vaart op de Rijn. Om elke twijfel daaromtrent uit te sluiten wordt de Herziane Rijnvaartakte aangevuld met een bepaling, die deze bevoegdheid expliciet aan de CCR toekent. Daartoe heeft de CCR het Aanvullend Protocol opgesteld.

De tekst van het Aanvullend Protocol is ruim opgesteld om de CCR in staat te stellen niet alleen het communautaire scheepsattest, maar eventueel ook scheepsattesten van niet tot de EU behorende landen te erkennen, mocht de voortschrijdende harmonisatie van de binnenvaartregelgeving op het pan-Europees vlak daartoe in de toekomst aanleiding geven. Uiteraard is erkenning door de CCR van scheepsattesten van landen buiten de EU alleen zinvol, indien die attesten ook erkend zijn voor de vaart op de communautaire waterwegen die toegang geven tot de Rijn. Richtlijn 82/714/EEG maakt die laatste erkenning in principe mogelijk.

b. Bovendien geeft het Aanvullend Protocol de CCR de bevoegdheid niet alleen scheepsattesten, maar ook schipperspatenten (vaarbewijzen) van communautaire of andere herkomst te erkennen. Dit om te voorkomen dat de Herziane Rijnvaartakte opnieuw zou moeten worden gewijzigd, wanneer ook aan een dergelijke erkenning behoefte zou ontstaan. Hoofdvoorwaarde voor erkenning is dat de voorschriften op basis waarvan de te erkennen documenten zijn uitgegeven, gelijkwaardig zijn aan de corresponderende CCR-voorschriften.

c. Le Protocole Additionnel prévoit encore une autre adaptation, purement formelle, de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, indépendante de la question de la reconnaissance des certificats de navigabilité et des patentes de bateliers communautaires et autres. Le texte actuel de l'article 22 de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin confère aux autorités des États riverains compétence pour délivrer les certificats de navigabilité rhénans et faire inspecter les bateaux. La Belgique, qui ne fait pas partie des États signataires d'origine mais qui a adhéré ultérieurement à la Convention, n'est pas, sur le plan géographique, un État riverain du Rhin. Le fait que les autorités belges puissent délivrer des certificats de navigabilité rhénans et faire inspecter des bateaux, au même titre que les autorités des autres États contractants, n'a jamais été contesté. En pratique, la notion d'État(s) riverain(s) figurant à l'article 22 a toujours été comprise dans le sens d'État(s) contractant(s). Dès lors qu'un travail de modification de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin a été entrepris, l'opportunité est saisie de formaliser cette interprétation.

*Le ministre des Affaires étrangères,*

Louis MICHEL.

*Le ministre de la Mobilité,*

Bert ANCIAUX.

c. Het Aanvullende Protocol voorziet nog in een andere, louter formele, aanpassing van de Herziane Rijnvaartakte, die los staat van de kwestie van de erkenning van communautaire en andere scheepsattesten en schipperspatenten. De huidige tekst van artikel 22 van de Herziane Rijnvaartakte kent de bevoegdheid tot het afgeven van Rijnscheepsattesten en het doen inspecteren van schepen toe aan de autoriteiten van de Oeverstaten. België, dat niet tot de oorspronkelijke verdragsstaten van de Herziane Rijnvaartakte behoort maar pas later is toegetreden, is geografisch geen oeverstaat van de Rijn. Het is nooit betwist dat de Belgische autoriteiten, evenals de autoriteiten van de andere verdragsstaten, Rijnscheepsattesten mogen afgeven en schepen mogen laten inspecteren. In de praktijk heeft men artikel 22 altijd zo gelezen, als stond er Verdragssta(a)t(en) in plaats van Oeversta(a)t(en). Nu er toch een wijziging van de Herziane Rijnvaartakte op stapel staat, wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt deze lezing te formaliseren.

*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<sup>er</sup>

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

Art. 2

Le Protocole additionnel n° 7 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, signé à Strasbourg le 27 novembre 2002, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 30 mars 2004.

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 belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

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

Art. 2

Het Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Herzienne Rijnvaartakte, ondertekend te Straatsburg op 27 november 2002, zal volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 30 maart 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

*De minister van Buitenlandse Zaken,*

Louis MICHEL.

*De minister van Mobiliteit,*

Bert ANCIAUX.

**PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 7**

à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

considérant qu'en vue de favoriser l'harmonisation des prescriptions techniques sur le plan européen et de simplifier les obligations des professionnels en matière de certificats de bateaux et de patentes de bateliers, il y a lieu de permettre la reconnaissance de l'équivalence d'autres documents et spécialement de documents communautaires avec les documents délivrés en vertu de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868,

estimant que les conditions de cette reconnaissance doivent garantir le maintien du niveau de sécurité atteint sur le Rhin et ne pas constituer un obstacle ou un frein à son adaptation permanente,

sont convenus de ce qui suit :

**ARTICLE I**

À l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, dans sa teneur du 20 novembre 1963, les termes « États riverains », visés au paragraphe 2 et « État riverain » visés au paragraphe 5 sont remplacés, respectivement, par les termes « États contractants » et « État contractant ».

**ARTICLE II**

À l'article 23 de la Convention précitée, tel qu'amendé par le Protocole additionnel n° 3 du 17 octobre 1979, est inséré un paragraphe 2 libellé comme suit :

« Nonobstant l'article 22, paragraphe 2 et l'article 1<sup>er</sup> de la Convention du 14 décembre 1922 relative au régime des patentes de batelier du Rhin la Commission Centrale peut reconnaître d'autres certificats de bateaux et d'autres patentes de bateliers, lorsqu'ils sont délivrés sur la base de prescriptions équivalentes à celles qu'elle fixe en application de la présente Convention et de procédures qui en garantissent le respect effectif. Cette reconnaissance pourra être retirée si la Commission Centrale constate que les conditions fixées ne sont plus remplies. Les modalités seront définies dans les règlements d'application correspondants. »

**ARTICLE III**

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

La ratification, l'acceptation ou l'approbation s'effectue par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale. Celui-ci dresse un procès-verbal de dépôt et remet à chaque État signataire une copie certifiée conforme de chacun des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation ainsi que du procès-verbal de dépôt.

**AANVULLEND PROTOCOL Nr. 7**

bij de Herzienne Rijnvaartakte

DE BONDSREPUBLICIE DUITSLAND,

HET KONINKRIJK BELGIË

DE FRANSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE ZWITSERSE BONDSSTAAT,

overwegende dat ter bevordering van de harmonisatie van de technische voorschriften op Europees niveau en ter vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven op het gebied van scheepscertificaten en schipperspatenten, het mogelijk zou moeten worden gemaakt andere documenten, in het bijzonder communautaire documenten, te erkennen als gelijkwaardig aan op basis van de Herzienne Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 afgegeven documenten,

van oordeel dat de voorwaarden voor deze erkenning moeten waarborgen dat de op de Rijn bereikte veiligheidsstandaard behouden blijft en de voortdurende aanpassing daarvan niet mogen belemmeren of vertragen,

zijn het volgende overeengekomen :

**ARTIKEL I**

In artikel 22 van de Herzienne Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, in de bewoording van 20 november 1963, worden in lid 2 « Oeverstaten » en in lid 5 « Oeverstaat » respectievelijk vervangen door « Overeenkomstsluitende Staten » en « Overeenkomstsluitende Staat ».

**ARTIKEL II**

Aan artikel 23 van de genoemde Akte, in de door het Aanvullend Protocol nr. 3 van 17 oktober 1979 gewijzigde bewoording, wordt een tweede lid toegevoegd dat als volgt luidt :

« Niettegenstaande artikel 22, lid 2 en artikel 1 van het Verdrag van 14 december 1922, betreffende de regeling der patenten voor Rijnschippers, kan de Centrale Commissie andere scheepscertificaten en andere schipperspatenten erkennen, wanneer deze zijn afgegeven op grond van voorschriften die gelijkwaardig zijn aan de ter uitvoering van de onderhavige Akte vastgestelde voorschriften en overeenkomstig procedures die de daadwerkelijke naleving daarvan waarborgen. Deze erkenning kan worden ingetrokken wanneer de Centrale Commissie constateert dat niet meer wordt voldaan aan de vastgestelde voorwaarden. De bijzonderheden worden in de overeenkomstige uitvoeringsreglementen bepaald. »

**ARTIKEL III**

Dit Aanvullend Protocol vereist de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de Ondertekenende Staten.

De bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring vindt plaats door neerlegging van een geëigende akte bij de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie. Deze maakt een proces-verbaal van de neerlegging op en zendt aan elk der Ondertekenende Staten een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring alsmede van het proces-verbaal van de neerlegging.

## ARTICLE IV

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

## ARTICLE V

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

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

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

Fait à Strasbourg, le 27 novembre 2002.

**Pour la République fédérale d'Allemagne :**

(s. Matthias HÖPFNER)

**Pour le Royaume de Belgique :**

(s. Jan DEVADDER)

**Pour la République française :**

(s. Ronny ABRAHAM)

**Pour le Royaume des Pays-Bas :**

(s. Michiel I. VAN DER ZEE)

**Pour la Confédération Suisse :**

(s. Kurt HÖCHNER)

## ARTIKEL IV

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

## ARTIKEL V

Dit Aanvullend Protocol is opgesteld in een enkel exemplaar in de Duitse, de Franse en de Nederlandse taal, waarbij iedere taal gelijkelijk authentiek is; het wordt neergelegd in het archief van de Centrale Commissie.

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

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

Gedaan te Straatsburg, 27 november 2002.

**Voor de Bondsrepubliek Duitsland :**

(get. Matthias HÖPFNER)

**Voor het Koninkrijk België :**

(get. Jan DEVADDER)

**Voor de Franse Republiek :**

(get. Ronny ABRAHAM)

**Voor het Koninkrijk der Nederlanden :**

(get. Michiel I. VAN DER ZEE)

**Voor de Zwitserse Bondsstaat :**

(get. Kurt HÖCHNER)

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

—

**Avant-projet de loi portant assentiment au Protocole additionnel n° 7 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, signé à Strasbourg le 27 novembre 2002**

Article 1<sup>er</sup>

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

Art. 2

Le Protocole additionnel n° 7 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, signé à Strasbourg le 27 novembre 2002, sortira son plein et entier effet.

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

—

**Voorontwerp van wet houdende instemming met het Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Herziene Rijnvaartakte, ondertekend te Straatsburg op 27 november 2002**

Artikel 1

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

Art. 2

Het Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Herziene Rijnvaartakte, ondertekend te Straatsburg op 27 november 2002, zal volkomen gevolg hebben.



**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**  
36.661/4

---

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 24 février 2004, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi «portant assentiment au Protocole additionnel n° 7 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, signé à Strasbourg le 27 novembre 2002», a donné le 22 mars 2004 l'avis suivant :

L'avant-projet n'appelle aucune observation.

La chambre était composée de :

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

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

Mme C. GIGOT, greffier.

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

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

*Le greffier,*

C. GIGOT.

*Le président,*

M.-L. WILLOT-THOMAS.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**  
36.661/4

---

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 24 februari 2004 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met het Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Herzienne Rijnvaartakte, ondertekend te Straatsburg op 27 november 2002», heeft op 22 maart 2004 het volgende advies gegeven :

Het voorontwerp geeft geen aanleidingen tot opmerkingen.

De kamer was samengesteld uit :

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

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

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

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

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

*De griffier,*

C. GIGOT.

*De voorzitter,*

M.-L. WILLOT-THOMAS.