

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES, COMMERCE EXTERIEUR ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

F. 2005 — 1261

[C — 2004/15060]

9 MARS 2004. — Loi portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à l'arbitrage concernant la réactivation et la modernisation du Rhin de fer, conclu à la Haye par échange de notes datées du 22 juillet 2003 et du 23 juillet 2003 (1)(2)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. L'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à l'arbitrage concernant la réactivation et la modernisation du Rhin de fer, conclu à la Haye par échange de notes datées du 22 juillet 2003 et du 23 juillet 2003, sortira son plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 9 mars 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,
L. MICHEL

Le Ministre de la Mobilité,
B. ANCIAUX

Scellé du sceau de l'Etat :

La Ministre de la Justice,
Mme L. ONKELINX

Notes

(1) *Session 2003-2004.*

Sénat.

Documents.

Projet de loi déposé le 25 novembre 2003, n° 3-363/1.

Rapport, n° 3-363/2.

Texte adopté par la Commission, n°.

Annales parlementaires.

Discussion, séance du 8 janvier 2004.

Vote, séance du 8 janvier 2004.

Chambre des représentants.

Documents

Projet transmis par le Sénat, n° 51-689/1.

Rapport fait au nom de la Commission, n° 51-689/2.

Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 51-689/3.

Annales parlementaires.

Discussion, séance du 5 février 2004.

Vote, séance du 5 février 2004.

(2) Ce traité entrera en vigueur en date du 1^{er} juillet 2005, conformément à ses dispositions.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N. 2005 — 1261

[C — 2004/15060]

9 MAART 2004. — Wet houdende instemming met het Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de arbitrage in verband met de reactivering en de modernisering van de IJzeren Rijn, gesloten te Den Haag bij wisseling van nota's gedagtekend op 22 juli 2003 en 23 juli 2003 (1)(2)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. Het Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de arbitrage in verband met de reactivering en de modernisering van de IJzeren Rijn, gesloten te Den Haag bij wisseling van nota's gedagtekend op 22 juli 2003 en 23 juli 2003, zal volkomen gevolg hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 9 maart 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,
L. MICHEL

De Minister van Mobiliteit,
B. ANCIAUX

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
Mevr. L. ONKELINX

Nota's

(1) *Zitting 2003-2004.*

Senaat.

Documenten.

Ontwerp van wet ingediend op 25 november 2003, nr. 3-363/1.

Verslag, nr. 3-363/2.

Tekst aangenomen door de Commissie, nr.

Parlementaire Handelingen.

Bespreking, vergadering van 8 januari 2004.

Stemming, vergadering van 8 januari 2004.

Kamer van volkvertegenwoordigers.

Documenten

Tekst overgezonden door de Senaat, nr. 51-689/1.

Verslag namens de commissie, nr. 51-689/2

Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning te bekrachtiging voorgelegd, nr. 51-689/3.

Parlementaire Handelingen.

Bespreking, vergadering van 5 februari 2004.

Stemming, vergadering van 5 februari 2004.

(2) Overeenkomstig zijn bepalingen treedt dit verdrag in werking op 1 juli 2005.

Ambassade du Royaume de Belgique

22 juillet 2003
A.71.92/3110

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ambassade van het Koninkrijk België

22 juli 2003
A.71.92/3110

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Haye, 22 juillet 2003.

Ministère des Affaires étrangères
DJZ/VE - 646/03

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

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

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

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

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

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

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

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

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

's Gravenhage, 22 juli 2003.

Ministerie van Buitenlandse Zaken
DJZ/VE - 646/03

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Haye, 23 juillet 2003.

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

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

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

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

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

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

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

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

's Gravenhage, 23 juli 2003.

**SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,
COMMERCE EXTERIEUR
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT**

F. 2005 — 1262

[C — 2005/15052]

14 MARS 2005. — Loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants :

1° Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime,

2° Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental faits à Rome le 10 mars 1988 (1)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, sortira son plein et entier effet.

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING**

N. 2005 — 1262

[C — 2005/15052]

14 MAART 2005. — Wet houdende instemming met volgende Internationale Akten :

1° Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart,

2° Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van vaste platformen op het continentale plat gedaan te Rome op 10 maart 1988 (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. Het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, gedaan te Rome op 10 maart 1988, zal volkomen gevolg hebben.