



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 70.189/4
du 12 octobre 2021

sur

un avant-projet d'ordonnance
de la Région de
Bruxelles-Capitale 'portant
assentiment à La Convention
de Strasbourg de 2012 sur la
limitation de la responsabilité
en navigation intérieure
(CLNI-2012), faite à
Strasbourg le
27 septembre 2012'

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 70.189/4
van 12 oktober 2021

over

een voorontwerp van
ordonnantie van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest
'houdende instemming met
Het Verdrag van Straatsburg
van 2012 inzake de beperking
van aansprakelijkheid in de
binnenvaart (CLNI 2012),
gedaan te Straatsburg op
27 september 2012'

Le 15 septembre 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du Multilinguisme et de l'Image de Bruxelles à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance 'portant assentiment à La Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), faite à Strasbourg le 27 septembre 2012'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 12 octobre 2021. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Raphaël BORN, conseillers d'État, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 12 octobre 2021.

*

Op 15 september 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie 'houdende instemming met Het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), gedaan te Straatsburg op 27 september 2012'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 12 oktober 2021. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Raphaël BORN, staatsraden, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 12 oktober 2021.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet[‡], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

L'avant-projet d'ordonnance soumis pour avis a pour objet de donner assentiment à la Convention de Strasbourg de 2012 'sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012)', faite à Strasbourg le 27 septembre 2012 (ci-après « la Convention »).

La Convention confère le droit aux propriétaires de bateau et assistants¹ de limiter leur responsabilité pour les créances qu'elle énumère en son article 2² dans les cas prévus en son article 15 ; elle organise cette limitation de responsabilité en fixant, pour l'essentiel, le mode de calcul des limites de responsabilité (article 6 de la Convention), les limites applicables à certaines créances particulières (celles applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses prévues à l'article 7 de la Convention et celles applicables aux créances des passagers figurant en son article 8), les unités de compte (article 9 de la Convention) et le concours des créances (article 10) ainsi que la constitution du fonds de limitation qui assortit le principe de la limitation de responsabilité (articles 12 à 14 de la Convention).

La Convention comporte, en son article 18, une procédure permettant aux États, « lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion et à tout moment ultérieur » de formuler des réserves quant à l'inapplication (partielle ou totale), dans des cas³ que la disposition énumère, des règles de limitation de responsabilité. Elle prévoit enfin, en son article 20, une procédure simplifiée pour la révision des limites de responsabilité.

La Convention reprend largement la teneur d'une Convention, faite à Strasbourg le 4 novembre 1988 et portant sur le même objet, que l'État belge a signée mais n'a pas ratifiée.

[‡] S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

¹ À savoir, aux termes de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la Convention, les personnes « fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage ».

² Hors les cas de « faute lourde » (article 4 de la Convention).

³ À savoir :

« a) aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau ;
b) aux créances visées à l'article 7, dans la mesure où elles sont régies par une convention internationale ou une réglementation nationale qui exclut la limitation de responsabilité ou fixe des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par la présente Convention ;
c) aux créances visées à l'article 2 paragraphe premier lettres d) et e) ;
d) aux allèges exclusivement employés dans les ports pour les transbordements ».

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'AVANT-PROJET

La Convention établit, dans certaines conditions et pour certaines créances, au profit du propriétaire de bateau ou de l'assistant, une responsabilité limitée et donc un régime dérogatoire au droit commun de la responsabilité civile

« [...] lorsqu'au moment de l'événement donnant naissance aux créances :

- a) le bateau naviguait sur une voie d'eau située sur le territoire d'un État partie,
- b) des services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis dans l'étendue d'une desdites voies d'eau à un bateau se trouvant en danger ou à la cargaison d'un tel bateau, ou
- c) un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou la cargaison d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs.

La présente Convention s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire » ⁴.

La Convention vise donc, en son article 15, paragraphe 1, des événements survenus lors de transports effectués sur les voies de navigation intérieure.

En tant que la Convention comporte un régime de responsabilité limitée dérogatoire au droit commun de la responsabilité civile et concerne des créances résultant d'événements survenus sur les voies de navigation intérieure, elle est de nature à avoir un impact sur la compétence des Régions. Il pourrait en être ainsi, par exemple, des créances relatives aux « dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation » (article 2, paragraphe 1, a) *partim*, de la Convention) et des « créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord » (article 2, paragraphe 1, d), de la Convention).

En effet, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', les Régions sont notamment compétentes, en ce qui concerne le transport, pour

« [...] »

2° les voies hydrauliques et leurs dépendances ;

[...]

3° les ports et leurs dépendances ;

[...]

6° les services des bacs ;

[...]

⁴ Article 15, paragraphe 1, alinéas 1 et 2, de la Convention.

9° les services de pilotage et de balisage de et vers les ports, ainsi que les services de sauvetage et de remorquage en mer ».

Dans cette mesure, la Convention a un caractère mixte et doit être soumise à l'assentiment tant du Parlement fédéral que des Parlements des Régions ⁵.

FORMALITÉS PRÉALABLES

La demande d'avis mentionne :

« Het advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd gevraagd voor deze Overeenkomst ».

Il revient à l'auteur de l'avant-projet de veiller à l'accomplissement complet de cette formalité préalable.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

L'article 4 de l'avant-projet prévoit de donner assentiment de manière anticipée aux modifications des limites de responsabilité qui seront adoptées conformément à l'article 20 de la Convention.

Dans son avis n° 59.884/VR/V donné le 20 septembre 2016 ⁶, la section de législation a considéré qu'un tel assentiment anticipé est acceptable, compte tenu du caractère précis du mécanisme de révision des montants que prévoit l'article 20 de la Convention. La section de législation a cependant formulé les observations suivantes :

« 2.2. Afin de permettre à la Chambre des représentants de signaler en temps utile qu'elle n'approuve pas une modification des limites de responsabilité, il y a lieu de compléter le projet par une disposition obligeant à communiquer, dans un délai déterminé, les modifications des limites de responsabilité qui seront décidées conformément à l'article 20 de la Convention ⁷.

⁵ L'assentiment de toutes les assemblées parlementaires concernées constitue un préalable à la ratification de l'Accord par la Belgique. L'article 12 de l'accord de coopération du 8 mars 1994 entre l'État fédéral, les Communautés et les Régions 'relatif aux modalités de conclusion des traités mixtes' dispose en effet que : « Dès que toutes les Assemblées parlementaires concernées auront donné leur assentiment, le Ministre des Affaires étrangères fera établir l'instrument de ratification ou d'adhésion de la Belgique et le soumettra à la signature du Roi. C'est également le Ministre des Affaires étrangères qui fait établir et transmettre à qui il appartient les notifications relatives à l'accomplissement des formalités internes ».

⁶ Avis n° 59.884/VR/V donné le 20 septembre 2016 sur un avant-projet devenu le projet de loi 'portant assentiment à la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), faite à Strasbourg le 27 septembre 2012', adopté en séance plénière le 28 mars 2019, *Doc. parl.*, Chambre, 2018-2019, n° 54-3561/1, pp. 11 à 18, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/59884.pdf>.

⁷ *Note de bas de page n° 13 de l'avis cité* : À cet effet, on peut s'inspirer du mécanisme d'assentiment conditionnel préalable prévu dans les articles 3 et 4 du décret du 4 avril 2014 'portant assentiment au Protocole additionnel de Nagoya-Kuala Lumpur sur la responsabilité et la réparation relatif au Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques, fait à Nagoya le 15 octobre 2010', sur lequel le Conseil d'État, section de législation, siégeant en chambres réunies, a donné, le 26 avril 2013, l'avis 53.059/VR/3, *doc. parl.*, Parl. fl., 2013-2014, n° 2350/1, pp. 31-35.

2.3. L'assentiment anticipé aux modifications des limites de responsabilité fixées par la Convention n'emporte pas de dérogation à l'obligation de les publier au *Moniteur belge* pour qu'elles puissent produire leurs effets en droit interne, obligation qui découle de l'article 190 de la Constitution et de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 'relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires'.

L'article 190 de la Constitution dispose que seul le législateur est compétent pour déterminer la forme dans laquelle les lois et règlements doivent être publiés pour acquérir un caractère obligatoire. Selon la Cour de cassation, cette disposition constitutionnelle s'applique par analogie aux actes internationaux. Elle a en effet jugé que les traités sont inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge* ⁸.

Ce n'est que si l'accord avait lui-même déterminé le mode de publication de ces modifications ⁹ ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire ¹⁰, que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est pas le cas ¹¹.

Par conséquent, dans l'état actuel de la législation, il s'impose de publier au *Moniteur belge* les dispositions modificatives ultérieures des limites de responsabilité fixées dans la Convention ».

Ces observations valent également, *mutatis mutandis*, pour l'avant-projet d'ordonnance examiné.

*

⁸ Note de bas de page n° 14 de l'avis cité : Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298; Cass., 19 mars 1981, *Pas.*, 1981, I, p. 779 et *J.T.* 982, p. 565, note J. VERHOEVEN

⁹ Note de bas de page n° 15 de l'avis cité : Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. HAUBERT et C. DEBROUX, « L'application du droit international par le juge administratif », *A.P.T.*, 1998, p. 95).

¹⁰ Note de bas de page n° 16 de l'avis cité : Voir, par exemple, la loi du 24 avril 2014 'relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime'.

¹¹ Note de bas de page n° 17 de l'avis cité : Concernant l'opposabilité d'annexes d'un traité aux particuliers, voir notamment C.J.U.E., 10 mars 2009, C-345/06, Heinrich. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145.819, s.a. Heli Service Belgium.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,[‡] de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

Het om advies voorgelegde voorontwerp van ordonnantie beoogt instemming te verlenen aan het Verdrag van Straatsburg van 2012 ‘inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), gedaan te Straatsburg op 27 september 2012’ (hierna “het Verdrag”).

Het Verdrag verleent scheepseigenaren en hulpverleners¹ het recht hun aansprakelijkheid voor de vorderingen die in artikel 2 van het Verdrag worden opgesomd² te beperken in de gevallen die in artikel 15 worden bepaald. Het regelt die aansprakelijkheidsbeperking door hoofdzakelijk het volgende vast te stellen: de wijze waarop de aansprakelijkheidsgrenzen worden berekend (artikel 6 van het Verdrag), de grenzen voor bepaalde bijzondere vorderingen (de grenzen voor vorderingen wegens schade die uit het transport van schadelijke stoffen voortvloeit, bepaald in artikel 7 van het Verdrag, en die voor vorderingen van passagiers, vermeld in artikel 8 ervan), de rekeneenheden (artikel 9 van het Verdrag) en de samenloop van vorderingen (artikel 10), alsook de vorming van het beperkingsfonds in het kader van het beginsel van de beperking van aansprakelijkheid (artikelen 12 tot 14 van het Verdrag).

Artikel 18 van het Verdrag bevat een procedure waarbij een Staat “op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en op elk later tijdstip” het voorbehoud kan maken dat de regels inzake de beperking van aansprakelijkheid (geheel of gedeeltelijk) niet van toepassing zijn in gevallen die in die bepaling worden opgesomd.³

Artikel 20 van het Verdrag, ten slotte, voorziet in een vereenvoudigde procedure voor het wijzigen van de aansprakelijkheidsgrenzen.

[‡] Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

¹ Te weten, naar luid van artikel 1, lid 2, van het Verdrag, de personen “die diensten verricht[en] rechtstreeks verband houdende met hulpverleningswerkzaamheden”.

² Behalve in het geval van een “zware fout” (artikel 4 van het Verdrag).

³ Te weten:

“a) vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;
b) vorderingen bedoeld in artikel 7, voor zover daarop een internationaal verdrag of nationale regelgeving van toepassing is die beperking van aansprakelijkheid uitsluit of hogere aansprakelijkheidsgrenzen dan in dit Verdrag voorzien, vaststelt;
c) vorderingen bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d) en e);
d) lichters die uitsluitend worden gebruikt voor het overslaan van goederen in havens”.

Het Verdrag neemt veel over van de inhoud van een verdrag met hetzelfde onderwerp, gedaan te Straatsburg op 4 november 1988, dat door de Belgische Staat is ondertekend maar niet geratificeerd.

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN HET VOORONTWERP

Onder bepaalde voorwaarden en voor bepaalde vorderingen voorziet het Verdrag in een beperkte aansprakelijkheid ten voordele van de scheepseigenaar of de hulpverlener, en derhalve in een regeling die afwijkt van het gemene recht inzake burgerlijke aansprakelijkheid,

“wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vorderingen zijn voortgekomen:

a) het schip op een waterweg voer die op het grondgebied van een Staat die Partij is bij het Verdrag gelegen is,

b) hulp is verleend binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen aan een in gevaar verkerend schip of aan de lading van een dergelijk schip, of

c) een binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip of de lading van een dergelijk schip vlot gebracht, verwijderd, vernietigd of onschadelijk gemaakt is.

Het Verdrag is ook van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van een hulpverlener die vanaf een binnenschip hulp verleent aan een zeeschip dat in het gebied van een van de bedoelde waterwegen in gevaar verkeert of aan de lading van een dergelijk schip.”⁴

Artikel 15, lid 1, van het Verdrag heeft dus betrekking op gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan tijdens vervoer over binnenwateren.

In zoverre het Verdrag een regeling van beperkte aansprakelijkheid bevat die afwijkt van het gemene recht inzake burgerlijke aansprakelijkheid en betrekking heeft op vorderingen die voortvloeien uit gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan op de binnenwateren, kan het impact hebben op de bevoegdheid van de gewesten. Dat zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn met de vorderingen betreffende “schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwten, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie” (artikel 2, lid 1, a) *partim*, van het Verdrag) en met de “vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden” (artikel 2, lid 1, d), van het Verdrag).

Immers, krachtens artikel 6, § 1, X, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ zijn, wat het vervoer betreft, de gewesten meer bepaald bevoegd voor

“(…)

2° de waterwegen en hun aanhorigheden;

(…)

⁴ Artikel 15, lid 1, eerste en tweede alinea, van het Verdrag.

3° de havens en hun aanhorigheden;

(...)

6° de veerdiensten;

(...)

9° de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee.”

In dat opzicht heeft het Verdrag een gemengd karakter en moeten ook het federale parlement en de gewestparlementen ermee instemmen.⁵

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

In de adviesaanvraag wordt vermeld:

“Het advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd gevraagd voor deze Overeenkomst.”

De steller van het voorontwerp dient erop toe te zien dat dat voorafgaande vormvereiste volledig wordt vervuld.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

Artikel 4 van het voorontwerp voorziet erin voorafgaandelijk in te stemmen met de wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen die overeenkomstig artikel 20 van het Verdrag zullen worden aangenomen.

In advies 59.884/VR/V van 20 september 2016⁶ heeft de afdeling Wetgeving geoordeeld dat een dergelijke voorafgaande instemming aanvaardbaar is, gelet op het feit dat de herziening van de bedragen zo duidelijk geregeld is in artikel 20 van het Verdrag. De afdeling Wetgeving heeft echter de volgende opmerkingen geformuleerd:

“2.2. Om de Kamer van volksvertegenwoordigers de mogelijkheid te bieden te bewakamer tijd kenbaar te maken dat ze een wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen niet goedkeurt, moet het ontwerp worden aangevuld met een bepaling die de verplichting oplegt

⁵ Alle betrokken parlementaire vergaderingen moeten hun instemming verlenen voordat België het Verdrag kan ratificeren. Artikel 12 van het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de Federale Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten ‘over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen’ luidt immers als volgt: “Zodra alle betrokken parlementaire assemblees hun instemming betuigd hebben, maakt de Minister van Buitenlandse Zaken de bekrachtigings- of toetredingsoorkonde van België op en ligt die aan de Koning ter ondertekening voor. Ook de kennisgevingen over de beëindiging van de interne procedures worden door de Minister van Buitenlandse Zaken opgesteld en ter bestemming geleid.”

⁶ Advies 59.884/VR/V, op 20 september 2016 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot het ontwerp van wet ‘houdende instemming met het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), gedaan te Straatsburg op 27 september 2012’, dat op 28 maart 2019 in voltallige zitting aangenomen is, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3561/001, 11-18, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/59884.pdf>.

om binnen een vastgestelde termijn de wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen mee te delen waartoe overeenkomstig artikel 20 van het Verdrag is beslist.⁷

2.3. De voorafgaande instemming met de wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen die door het Verdrag worden vastgesteld, houdt geen afwijking in van de verplichting om die wijzigingen in het *Belgisch Staatsblad* bekend te maken voordat ze werking kunnen hebben in het interne recht, een verplichting die voortvloeit uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 ‘betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen’.

Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om te bepalen in welke vorm wetten en verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze verbindend zijn. Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling bij analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.⁸

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou enkel aanvaardbaar zijn indien in de overeenkomst zelf was bepaald in welke vorm die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt⁹ of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien,¹⁰ wat niet het geval is.¹¹

Bijgevolg moeten, bij de huidige stand van de wetgeving, latere wijzigingsbepalingen betreffende de aansprakelijkheidsgrenzen die in het Verdrag worden vastgelegd, in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt.”

Die opmerkingen gelden *mutatis mutandis* ook voor het voorliggende voorontwerp van ordonnantie.

⁷ Voetnoot 13 van het geciteerde advies: Daartoe kan inspiratie worden gevonden in het mechanisme van voorafgaande voorwaardelijke instemming waarin wordt voorzien bij de artikelen 3 en 4 van het decreet van 4 april 2014 ‘houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010’, waarover de afdeling Wetgeving van de Raad van State op 26 april 2013 in verenigde kamers advies 53.059/VR/3 heeft gegeven (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2350/1, 31-35).

⁸ Voetnoot 14 van het geciteerde advies: Cass. 11 december 1953, *Arr.Verbr.* 1954, 252; Cass. 19 maart 1981, *Arr.Cass.* 1980-81, 808 en *JT* 1982, 565, noot J. VERHOEVEN.

⁹ Voetnoot 15 van het geciteerde advies: Regels uitgevaardigd door organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, “L’application du droit international par le juge administratif”, *APT* 1998, 95).

¹⁰ Voetnoot 16 van het geciteerde advies: Zie bijvoorbeeld de wet van 24 april 2014 ‘betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart’.

¹¹ Voetnoot 17 van het geciteerde advies: Wat betreft de tegenwerpbareid van bijlagen bij een verdrag aan particulieren, zie onder meer HvJ 10 maart 2009, C-345/06, Heinrich. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145.819, n.v. Heli Service Belgium.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Charles-Henri VAN HOVE

Martine BAGUET