

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 2014 Nr. 182

---

---

A. TITEL

*Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen;  
(met gemeenschappelijke verklaring en briefwisseling)  
Op de Eems, 24 oktober 2014*

B. TEKST

**Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen**

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Bondsrepubliek Duitsland,

Bevestigend dat de vriendschappelijke relaties tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland zijn gebaseerd op de beginselen van goed nabuurschap en bilaterale samenwerking;

Verwijzend naar het Verdrag van 8 april 1960 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding en naar de Aanvullende Overeenkomst van 14 mei 1962 bij dat Verdrag;

Verwijzend naar het Verdrag van 1 december 1964 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de zijdelingse begrenzing van het continentale plat in de nabijheid van de kust;

Verwijzend naar de Overeenkomst van 9 december 1980 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de gemeenschappelijke informatie en begeleiding van de scheepvaart in de Eemsmonding door middel van walradar- en hoogfrequent-radio-installaties;

Verwijzend naar de Overeenkomst van 22 december 1986 tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding en naar de Overeenkomst van 5 april 2001 tot wijziging en aanvulling van die Overeenkomst;

Verwijzend naar het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 10 december 1982, waarbij het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland beide partij zijn;

Overwegende dat dit Verdrag inzake het recht van de zee heeft geleid tot een zeewaartse verbreding van de territoriale zee, welke verbreding door respectievelijk het Koninkrijk der Nederlanden op 9 januari 1985, en door de Bondsrepubliek Duitsland op 16 november 1994 is opgenomen in hun nationale wetgeving;

Gelet op de wens in het licht van het geïntensiveerde scheepvaartverkeer van en naar de havens van beide Staten aan de Eems nadere afspraken te maken over de begeleiding van het scheepvaartverkeer en het beheer van het Vaarwater;

Zijn het volgende overeengekomen:

## HOOFDSTUK I

### ALGEMEEN DEEL

#### Artikel 1

##### *Doelstellingen*

1. De Verdragsluitende Partijen beogen, in het besef van hun gemeenschappelijk belang en met inachtneming van de bijzondere belangen van de andere Verdragsluitende Partij, duidelijkheid te scheppen over de verdeling van bevoegdheden, rechten en verantwoordelijkheden tussen de Verdragsluitende Partijen voor bepaalde activiteiten, en voorwaarden te scheppen voor gelijkwaardige en efficiënte toegang tot de havens van beide Verdragsluitende Partijen, en de samenwerking te verzekeren met betrekking tot het scheepvaartverkeer in het door dit Verdrag bestreken gebied.

2. De Verdragsluitende Partijen zullen in de territoriale zee in het besef van hun gemeenschappelijke belangen en met inachtneming van

de bijzondere belangen van de andere Verdragsluitende Partij overeenkomstig de hiernavolgende artikelen in de geest van goed nabuurschap samenwerken.

3. De Verdragsluitende Partijen streven naar het waarborgen van de bevaarbaarheid van het Vaarwater en de onbelemmerde toegang vanuit zee tot de aanvaarroutes van en naar de langs de Eems gelegen Duitse en Nederlandse havens.

## Artikel 2

### *Definities*

In dit Verdrag betekent:

- „Eems-Dollardverdrag” het Verdrag van 8 april 1960 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding;
- „Eemsmonding” het gebied zoals bepaald in artikel 7 van het Eems-Dollardverdrag in verbinding met paragraaf 1 van Bijlage B bij dit Verdrag;
- „Territoriale zee” de territoriale zee zoals bedoeld in artikel 2 van het VN-zeerechtverdrag van 10 december 1982;
- „Lijn” de lijn als bepaald in artikel 6;
- „Noodsituaties voor het scheepvaartverkeer” scheepvaartongevallen, kritieke situaties en andere situaties met onmiddellijke dreiging voor schip, bemanning of milieu;
- „Vaarwater” het vaarwater binnen de betoning overeenkomstig artikel 10;
- „Tonnen” de drijvende vaarwegmarkering;
- „Verbeterwerken” het ten behoeve van de scheepvaart door baggeren, verbreden of verdiepen van het profiel van de bodem van het Vaarwater, zoals bedoeld in artikel 13;
- „Onderhoudswerken” het ten behoeve van de scheepvaart baggeren van de bodem van het Vaarwater tot instandhouding van het geldende profiel, zoals bedoeld in artikel 13;
- „Commissie” de Westereems Commissie als beschreven in artikel 19.

## Artikel 3

### *Geografische reikwijdte*

De bepalingen van dit Verdrag zijn van toepassing in de territoriale zee tot twaalf mijl uit de kust in het gebied ten noorden van de Eemsmonding.

## Artikel 4

*Sans préjudice*

De bepalingen van dit Verdrag zijn niet van invloed op het vraagstuk van het verloop van de staatsgrens in de territoriale zee tussen 3 en 12 mijl uit de kust. De bepalingen van dit Verdrag zijn evenmin van invloed op het vraagstuk van het verloop van de staatsgrens in de Eemsmonding. Iedere Verdragsluitende Partij behoudt zich in dit opzicht haar rechtsstandpunt voor.

## HOOFDSTUK II

VERDELING VAN TOEPASSELIJK RECHT MET BETREKKING  
TOT BEPAALDE ONDERWERPEN

## Artikel 5

*Materiële reikwijdte*

Met betrekking tot

- a. installaties voor hernieuwbare energie en alle andere installaties;
- b. kabels en pijpleidingen;
- c. niet-levende natuurlijke rijkdommen, ongeacht het feit dat beide Verdragsluitende Partijen zich hun positie ten aanzien van de juridische betekenis van het Verdrag van 1 december 1964 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de zijdelingse begrenzing van het continentale plat in de nabijheid van de kust in het gebied tussen 3 en 12 mijl uit de kust voorbehouden;

is ten westen van de lijn als bepaald in artikel 6 uitsluitend het recht van het Koninkrijk der Nederlanden van toepassing en ten oosten van de lijn uitsluitend het recht van de Bondsrepubliek Duitsland.

## Artikel 6

*Lijn*

1. De lijn verloopt vanaf het noordelijke eindpunt c” van de in de Aanvullende Overeenkomst van 14 mei 1962 bij het Eems-Dollardverdrag overeengekomen lijn, die het grensgebied van de Eemsmonding in de lengterichting splitst, tot aan punt E1 zoals vastgelegd in het Verdrag van 1 december 1964 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de zijdelingse begrenzing van het continentale plat in de nabijheid van de kust. De lijn valt samen met de begrenzing zoals vastgelegd in het Verdrag van 1 december 1964

tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de zijdelingse begrenzing van het continentale plat in de nabijheid van de kust.

2. Deze lijn wordt gevormd door een geodetische lijn die de in geografische coördinaten uitgedrukte punten c" en E1 verbindt:

	Breedte (Noord)	Lengte (Oost)
Punt c"	53° 36' 15,4"	6° 24' 45,4"
Punt E1	53° 45' 0,3"	6° 19' 53,4"

De ligging van de in dit artikel genoemde punten is bepaald in lengte en breedte volgens het World Geodetic System 1984 (WGS84).

### HOOFDSTUK III

#### VERKEER OVER ZEE

##### Artikel 7

##### *Verkeersmanagement*

1. De Verdragsluitende Partijen vestigen een gezamenlijk verkeersmanagementsysteem voor het scheepvaartverkeer in het Vaarwater van en naar de havens van beide Verdragsluitende Partijen aan de Eems.

2. Daartoe richten zij een gezamenlijke verkeerscentrale op die onder Duits recht valt. De werkzaamheden in deze verkeerscentrale worden uitgevoerd door de Bondsrepubliek Duitsland, op basis van verkeersregels zoals ontwikkeld en vastgesteld door de Commissie als ingesteld in artikel 19. De gezamenlijke verkeerscentrale is bevoegd bindende aanwijzingen aan het scheepvaartverkeer te geven.

3. De Verdragsluitende Partijen dragen elk de helft van de kosten voor de operationele werkzaamheden van de verkeerscentrale.

4. De verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid voor beslissingen van de verkeerscentrale draagt de Bondsrepubliek Duitsland, overeenkomstig het Duitse recht. Met betrekking tot schadevergoeding als gevolg van handelingen van de verkeerscentrale die berusten op de juiste toepassing van de gezamenlijke verkeersregels, bestaat tussen de Verdragsluitende Partijen een regresrecht naar gelijke delen.

5. Schepen zullen op basis van volgorde van aankomst worden afgehandeld. Er moet voor worden gezorgd dat diepstekende schepen telkens

gebruik kunnen maken van het eerstvolgende hoogtij. De Commissie zal criteria opstellen voor gevallen waarin van deze regels kan worden afge-  
weken.

6. De Commissie zal het gezamenlijke verkeersmanagementsysteem voor scheepvaartverkeer, en de uitvoering daarvan jaarlijks evalueren. Voorzover daartoe actuele behoefte bestaat kan de Commissie daarnaast op *ad hoc* basis overleggen over het gezamenlijke verkeersmanagement-  
systeem.

#### Artikel 8

##### *Noodsituaties voor het scheepvaartverkeer in het Vaarwater*

1. De Verkeerscentrale meldt noodsituaties onmiddellijk aan de door de Verdragsluitende Partijen aangewezen bevoegde instantie. Van daaruit vinden de verdere beoordeling, het overleg over de te treffen maatregelen en de verdere uitwisseling van informatie plaats.

2. Ondanks de eerste aanpak door de Verkeerscentrale ten behoeve van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer geldt voor alle verdergaande maatregelen als reactie op noodsituaties, voorzover de Verdragsluitende Partijen niets anders overeenkomen, het volgende:

1. betreft het Duitse vaartuigen, dan worden deze door de Bondsrepubliek Duitsland genomen;
2. betreft het Nederlandse vaartuigen, dan worden deze door het Koninkrijk der Nederlanden genomen;
3. betreft het vaartuigen van derde staten, dan ligt de bevoegdheid bij de Verdragsluitende Partij van de eerste haven van bestemming indien zij van zee komen, of bij de Verdragsluitende Partij van de haven die zij het laatst hebben aangedaan indien zij naar zee varen; en
4. betreft het vaartuigen die niet onder de nummers 1 tot en met 3 vallen, plegen de bevoegde autoriteiten van de Verdragsluitende Partijen in individuele gevallen overleg.

3. De aansprakelijkheid voor schade die is veroorzaakt door maatregelen bedoeld in het tweede lid, wordt beoordeeld naar het recht van de Verdragsluitende Partij die de maatregel heeft getroffen.

#### Artikel 9

##### *Beloodsing*

1. De beloodsing op de van de volle zee komende of naar de volle zee varende schepen wordt behartigd:

- door de Bondsrepubliek Duitsland indien de schepen als eerste haven een Duitse haven aanlopen of als laatste haven een Duitse haven verlaten; en
- door het Koninkrijk der Nederland indien de schepen als eerste haven een Nederlandse haven aanlopen of als laatste haven een Nederlandse haven verlaten.

2. Voor de belofding op schepen die tussen Duitse en Nederlandse havens varen zijn de door een van beide Verdragsluitende Partijen erkende loodsen bevoegd.

3. Op de aansprakelijkheid voor schade die door loodsen is veroorzaakt is het recht van de Verdragsluitende Partij die de handelende loods heeft erkend van toepassing.

#### Artikel 10

##### *Het Vaarwater*

1. De ligging van het Vaarwater in het Verdragsgebied wordt bepaald door de locatie van de betonning op de datum van de inwerkingtreding van dit Verdrag.

2. Wijziging in de locatie van de betonning, en daarmee in de ligging van het Vaarwater, wordt door de Commissie vastgesteld en dient door de Verdragsluitende Partijen bevestigd te worden.

3. De Verdragsluitende Partijen zullen wijzigingen in de ligging van het Vaarwater in hun officiële publicaties bekendmaken.

4. Bij geringe natuurlijke veranderingen in het verloop van het Vaarwater kunnen afzonderlijke tonposities zonder de in de leden 2 en 3 beschreven procedure worden aangepast. De Commissie legt de definitie van geringe natuurlijke veranderingen ter instemming aan de Verdragsluitende Partijen voor.

#### Artikel 11

##### *Peilingen*

Iedere Verdragsluitende Partij kan ten behoeve van de verkeersveiligheid in het Vaarwater opmetingen, peilingen en hydrologisch onderzoek uitvoeren.

## Artikel 12

*Betonning*

De Bondsrepubliek Duitsland is ook in de toekomst verantwoordelijk voor het plaatsen, verzorgen en onderhouden van de tonnen in het Vaarwater en draagt de daaraan gerelateerde kosten.

## Artikel 13

*Werken aan het Vaarwater*

1. Elk van de Verdragsluitende Partijen is bevoegd verbeterwerken uit te voeren aan het Vaarwater en belemmeringen voor de scheepvaart inclusief wrakken in het Vaarwater te verwijderen en verstrekt te dien einde de vereiste vergunningen. Deze werkzaamheden zullen worden uitgevoerd door en komen ten laste van de initiërende Verdragsluitende Partij, tenzij anders wordt overeengekomen. Op de werken overeenkomstig de eerste zin is het nationale recht van de uitvoerende Verdragsluitende Partij van toepassing.

2. Onderhoudswerken tot instandhouding van het profiel van het Vaarwater in de toestand zoals op de dag van inwerkingtreding van dit Verdrag zullen worden uitgevoerd en komen ten laste van de Bondsrepubliek Duitsland. Onderhoudswerken die het gevolg zijn van huidige of toekomstige verbeterwerken zullen worden uitgevoerd door, en komen ten laste van de initiërende Verdragsluitende Partij tenzij anders wordt overeengekomen.

## Artikel 14

*Mededelingsplicht*

Indien een van beide Verdragsluitende Partijen van plan is nieuwe werkzaamheden of maatregelen ter verbetering of voor het onderhoud van het Vaarwater uit te voeren of de uitvoering ervan toe te laten, doet zij daarvan zo spoedig mogelijk voor het begin van de uitvoering mededeling aan de Commissie.

## Artikel 15

*Bezwaren*

Iedere Verdragsluitende Partij kan binnen een redelijke termijn bij de Commissie bezwaar maken tegen voorgenomen of reeds begonnen werkzaamheden of maatregelen, of tegen het achterwege laten daarvan, op het gebied van de verbetering en het onderhoud, het lichten van wrak-



ken, de verkeersveiligheidspeilingen en de betonning; deze bezwaren moeten worden gemotiveerd met een te verwachten of reeds ontstane schending van de in dit Verdrag aangegane verplichtingen.

#### Artikel 16

##### *Claims*

1. Ook na de beëindiging van werkzaamheden en maatregelen kan de door nadelige gevolgen getroffen Verdragssluitende Partij de aanleg en het onderhoud van voorzieningen ter voorkoming van schade of een schadevergoeding eisen, indien de nadelige gevolgen niet of niet in hun volle omvang konden worden voorzien.

2. Claims als bedoeld in lid 1 vervallen indien zij niet binnen dertig jaar na beëindiging van dat deel der werkzaamheden en maatregelen waardoor de nadelige gevolgen zijn veroorzaakt, worden geldend gemaakt.

#### Artikel 17

##### *Opschorting van voorgenomen werkzaamheden of maatregelen na bezwaren*

1. Iedere Verdragssluitende Partij is verplicht de uitvoering van voorgenomen werkzaamheden of maatregelen waartegen de andere Verdragssluitende Partij bezwaren heeft ingediend, op te schorten tot de Regeringen van de Verdragssluitende Partijen een aanbeveling van de Commissie als bedoeld in artikel 21, lid 1, hebben aanvaard of de Verdragssluitende Partijen hun overleg als bedoeld in artikel 21, lid 2, hebben beëindigd, tenzij de andere Verdragssluitende Partij instemt met een andere regeling. Het afleggen van de verklaring tussen de Verdragssluitende Partijen als bedoeld in artikel 21, lid 3, wordt gelijkgesteld met de beëindiging van het overleg.

2. Lid 1 is niet van toepassing indien een Verdragssluitende Partij de uitvoering van de gewraakte werkzaamheden of maatregelen niet zonder haar belangen ernstig in gevaar te brengen kan uitstellen. Indien in die gevallen de andere Verdragssluitende Partij schade wordt toegebracht, blijft haar aanspraak op schadevergoeding en op het voorkomen van verdere schade onverminderd bestaan.

## Artikel 18

*Mededelingsplicht betreffende andere activiteiten*

De mededelingsplicht zoals bedoeld in artikel 14 geldt overeenkomstig voor alle overige werkzaamheden of maatregelen evenals de economische exploitaties volgens hoofdstuk II van het onderhavige Verdrag voor zover deze tot belemmeringen in het Vaarwater kunnen leiden. De artikelen 15, 16 en 17 zijn hierop niet van toepassing.

## HOOFDSTUK IV

## INSTELLING VAN DE COMMISSIE

## Artikel 19

*De Westereems Commissie*

1. De Verdragsluitende Partijen stellen een Permanente Commissie voor de scheepvaart in het Vaarwater in.

2. Iedere Regering benoemt drie deskundigen als Commissarissen, van wie er tenminste één vertrouwd dient te zijn met de plaatselijke omstandigheden. De eerste Commissarissen worden binnen drie maanden na de inwerkingtreding van dit Verdrag benoemd. De Regeringen kunnen plaatsvervangers van de Commissarissen benoemen.

3. De Commissie komt tenminste eenmaal per jaar bijeen, en voorts wanneer zij dit zelf nodig oordeelt of op verzoek van een van beide Regeringen. Andere deskundigen kunnen tot de zittingen van de Commissie worden uitgenodigd. De Commissie besluit met eenparigheid van stemmen. De Commissie kan haar eigen reglement van orde vaststellen.

4. Indien noodzakelijk overlegt de Commissie met de Eemscmissie als bedoeld in Hoofdstuk 8 van het Eems-Dollardverdrag over de vraagstukken verband houdend met het werk en de bevoegdheden van beide Commissies.

## Artikel 20

*Taken van de Commissie*

De taken van de Commissie zijn:

a. besluitvorming over het verloop van het Vaarwater als bedoeld in artikel 10;

- b. het definiëren van geringe natuurlijke veranderingen en het voorleggen daarvan aan de Verdragsluitende Partijen; en na instemming van de Verdragsluitende Partijen toepassing van deze criteria zoals bedoeld in artikel 10, lid 4;
- c. het ontwikkelen en vaststellen van verkeersregels die gelden in het Vaarwater;
- d. het ontwikkelen en vaststellen van criteria voor het afwijken van de regels voor afhandeling van schepen door het verkeerscentrum;
- e. regelmatige evaluatie van deze regels en criteria;
- f. het jaarlijks evalueren van het functioneren van de verkeerscentrale en het gezamenlijke verkeersmanagementsysteem, ingesteld op grond van artikel 7;
- g. indien noodzakelijk *ad hoc* overleg over het gezamenlijke verkeersmanagementsysteem;
- h. het kennisnemen van en uitwisselen van informatie over planning en uitvoering van alle nieuwe werkzaamheden of maatregelen ter verbetering en onderhoud van het Vaarwater;
- i. het kennisnemen van en uitwisselen van informatie over de krachtens artikel 11 voorgenomen en uitgevoerde peilingen;
- j. overleg over kwesties op het gebied van werkzaamheden en maatregelen ter verbetering en onderhoud van het Vaarwater, het lichten van wrakken, betonning, opmetingen, peilingen en hydrologische onderzoeken, voorzover een Verdragsluitende Partij uitwerkingen vreest voor de onbelemmerde toegang tot en naar Duitse en Nederlandse havens, evenals over het gezamenlijke verkeersmanagement;
- k. inspecties van het Vaarwater en de betonning; en het uitbrengen van verslag over de resultaten van deze inspecties aan de Regeringen;
- l. het voorleggen van aanbevelingen aan de Regeringen;
- m. onderzoek van de uit hoofde van artikel 15 ingediende bezwaren en de uit hoofde van artikel 16 ingediende claims.

## Artikel 21

### *Bezwaarprocedures*

1. In de gevallen bedoeld onder letter m van artikel 20 zal de Commissie er naar streven aan de Regeringen van de Verdragsluitende Partijen aanbevelingen voor te leggen.
2. Indien in de Commissie in de gevallen bedoeld in lid 1 geen overeenstemming wordt bereikt over een aanbeveling, of indien een Verdragsluitende Partij de andere meedeelt dat het overleg naar haar mening een stadium heeft bereikt waarin van een voortzetting geen resultaat kan worden verwacht, zullen de Verdragsluitende Partijen er naar streven tot overeenstemming te komen.

3. Indien dit niet lukt of indien de Verdragsluitende Partijen ondanks een aanbeveling van de Commissie niet tot overeenstemming kunnen komen, geldt het overleg op grond van de verklaring van een van beide Verdragsluitende Partijen als beëindigd.

#### Artikel 22

#### *Scheepvaartreglement Eemsmonding*

De in Bijlage A van de Overeenkomst van 22 december 1986 tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding, gewijzigd en aangevuld door de Overeenkomst van 5 april 2001, opgenomen verkeersvoorschriften („Scheepvaartreglement Eemsmonding”) zijn van overeenkomstige toepassing in het Vaarwater.

### HOOFDSTUK V

#### GESCHILLENBESLECHTING

#### Artikel 23

#### *Consulatie*

Geschillen tussen de Verdragsluitende Partijen betreffende de uitleg of toepassing van dit Verdrag, alsmede hun rechten en plichten op grond van dit Verdrag, worden voor zover mogelijk door onderhandelingen tussen de Regeringen van beide Verdragsluitende Partijen beslecht.

#### Artikel 24

#### *Arbitrage*

1. Elk geschil over de uitleg en toepassing van dit Verdrag wordt op verzoek van een van de Verdragsluitende Partijen ter beslechting voorgelegd aan een scheidsgerecht op grond van het Facultatieve Reglement voor Arbitrage van Geschillen tussen twee Staten van het Permanente Hof van Arbitrage.

2. Het scheidsgerecht wordt per geval in het leven geroepen doordat iedere Verdragsluitende Partij een lid benoemt en beide leden tezamen overeenstemming bereiken over een onderdaan van een derde Staat als voorzitter die door de Regeringen van de Verdragsluitende Partijen wordt benoemd. De leden dienen binnen twee maanden en de voorzitter dient binnen drie maanden benoemd te worden, nadat de ene Verdragsluitende Partij de andere heeft mede gedeeld dat hij het geschil wenst voor te leggen aan een scheidsgerecht.

3. Indien de in het tweede lid genoemde termijnen niet in acht worden genomen, kan bij gebrek aan een andere wijze van overeenstemming elke Verdragsluitende Partij de President van het Internationaal Gerechtshof te Den Haag verzoeken de nodige benoemingen te verrichten. Indien de President onderdaan van een van de Verdragsluitende Partijen is of indien hij om andere redenen verhinderd is, verricht zijn vervanger de benoemingen. Indien ook de vervanger onderdaan van een van beide Verdragsluitende Partijen is of eveneens verhinderd is, verricht diens vervanger de benoemingen.

4. Het scheidsgerecht beslist met meerderheid van stemmen op grond van dit Verdrag en het volkenrecht. Zijn beslissingen zijn bindend en dienen door de Verdragsluitende Partijen geëerbiedigd te worden. Elke Verdragsluitende Partij draagt de kosten van de door hem benoemde scheidsman alsmede van zijn vertegenwoordiging in de procedure voor het scheidsgerecht; de kosten van de voorzitter alsmede de overige kosten worden door de Verdragsluitende Partijen gelijkelijk gedragen. Voor het overige stelt het scheidsgerecht na overleg met de Verdragsluitende Partijen en met inachtneming van procedurele beginselen die internationaal aanvaard zijn, zijn eigen procedureregels vast.

## HOOFDSTUK VI

### SLOTBEPALINGEN

#### Artikel 25

##### *Inwerkingtreding*

1. Dit Verdrag dient bekrachtigd te worden. De akten van bekrachtiging worden zo spoedig mogelijk uitgewisseld.

2. Dit Verdrag treedt op de eerste dag van de tweede maand na uitwisseling van de akten van bekrachtiging in werking.

3. Voorafgaand aan zijn inwerkingtreding, wordt dit Verdrag met ingang van de datum van ondertekening voorlopig toegepast met inachtneming van het respectieve nationale recht van de Verdragsluitende Partijen.

## Artikel 26

*Registratie*

Dit Verdrag wordt overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties onmiddellijk na de inwerkingtreding door de Bondsrepubliek Duitsland geregistreerd bij het Secretariaat van de Verenigde Naties.

TEN BLIJKE WAARVAN de gevolmachtigden dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN op de Eems, op 24 oktober 2014, in tweevoud, in de Nederlandse en de Duitse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden,*

A.G. KOENDERS

*Voor de Bondsrepubliek Duitsland,*

F.W. STEINMEIER

---

**Gemeenschappelijke Verklaring bij het Verdrag tussen het  
Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland  
betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot  
12 zeemijlen**

Reeds vóór de inwerkingtreding van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen zal de Verdragsluitende Partij, die ingevolge de toedeling van bevoegdheden in het Verdrag op grond van artikel 5 letter b van het Verdrag niet bevoegd zal zijn, geen aanspraak maken op middelen ten behoeve van natuurcompensatie, financiële compensatie of overige uit vergunningen voortvloeiende financiële bijdragen die in door haar reeds verstrekte vergunningen zijn vastgesteld. Deze bepaling laat leges voor vergunningen vallend onder deze verklaring onverlet.

De na de inwerkingtreding van het Verdrag bevoegde Verdragsluitende Partij is verantwoordelijk voor de naleving van het Europese recht omtrent de bescherming van natuur en milieu.

Ondertekend op de Eems, op 24 oktober 2014.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden,*

A.G. KOENDERS

*Voor de Bondsrepubliek Duitsland,*

F.W. STEINMEIER

---

**Vertrag zwischen dem Königreich der Niederlande und der  
Bundesrepublik Deutschland über die Nutzung und Verwaltung  
des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen**

Das Königreich der Niederlande

und

die Bundesrepublik Deutschland,

bekräftigend, dass die freundschaftlichen Beziehungen zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland auf den Grundsätzen guter Nachbarschaft und bilateraler Zusammenarbeit beruhen,

unter Hinweis auf den Vertrag vom 8. April 1960 zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über die Regelung der Zusammenarbeit in der Emsmündung und auf das Zusatzabkommen vom 14. Mai 1962 zu diesem Vertrag,

unter Hinweis auf den Vertrag vom 1. Dezember 1964 zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über die seitliche Abgrenzung des Festlandssockels in Küstennähe,

unter Hinweis auf den Vertrag vom 9. Dezember 1980 zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über die gemeinsame Information und Beratung der Schifffahrt in der Emsmündung durch Landradar- und Revierfunkanlagen,

unter Hinweis auf das Abkommen vom 22. Dezember 1986 zwischen der Regierung des Königreichs der Niederlande und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die Schifffahrtsordnung in der Emsmündung und auf das Abkommen vom 5. April 2001 zur Änderung und Ergänzung dieses Abkommens,

unter Hinweis auf das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982, dessen Vertragsparteien sowohl das Königreich der Niederlande als auch die Bundesrepublik Deutschland sind,

in der Erwägung, dass dieses Seerechtsübereinkommen zu einer seewärtigen Erweiterung des Küstenmeeres geführt hat, welche das Königreich der Niederlande am 9. Januar 1985 und die Bundesrepublik Deutschland am 16. November 1994 in das innerstaatliche Recht überführt hat,

in dem Wunsch, im Lichte des intensivierten Schiffsverkehrs aus den und in die Häfen beider Staaten an der Ems nähere Vereinbarungen über die Begleitung des Schiffsverkehrs und die Verwaltung des Fahrwassers zu treffen,

sind wie folgt übereingekommen:

## KAPITEL I

### ALLGEMEINER TEIL

#### Artikel 1

##### *Zweck*

1. Die Vertragsparteien wollen im Bewusstsein ihrer gemeinsamen Interessen und in Achtung der besonderen Interessen der anderen Vertragspartei Rechtsklarheit bezüglich der Aufteilung von Zuständigkeiten, Rechten und Verantwortlichkeiten zwischen den Vertragsparteien hinsichtlich bestimmter Aktivitäten herstellen, die Voraussetzungen für einen gleichberechtigten und effizienten Zugang zu den Häfen beider Vertragsparteien schaffen und die Zusammenarbeit in Bezug auf den Schiffsverkehr im Geltungsgebiet dieses Vertrags gewährleisten.

2. Die Vertragsparteien werden im Küstenmeer im Bewusstsein ihrer gemeinsamen Interessen und in Achtung der besonderen Interessen der anderen Vertragspartei nach Maßgabe der nachstehenden Artikel im Geiste guter Nachbarschaft zusammenarbeiten.

3. Die Vertragsparteien sind bestrebt, die Befahrbarkeit des Fahrwassers und den ungehinderten seewärtigen Zugang von und zu den an der Ems gelegenen deutschen und niederländischen Häfen sicherzustellen.

#### Artikel 2

##### *Begriffsbestimmungen*

In diesem Vertrag bedeutet:

– »Ems-Dollart-Vertrag« der Vertrag vom 8. April 1960 zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über die Regelung der Zusammenarbeit in der Emsmündung;



- »Emsmündung« das Gebiet im Sinne von Artikel 7 des Ems-Dollart-Vertrags in Verbindung mit § 1 der Anlage B zu jenem Vertrag;
- »Küstenmeer« das Küstenmeer im Sinne von Artikel 2 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982;
- »Linie« die Linie im Sinne des Artikels 6;
- »Schiffsverkehrsbezogene Notfallsituationen« Schiffsunfälle, kritische Situationen und sonstige Situationen mit unmittelbarer Gefahr für Schiff, Schiffsbesatzung und Umwelt;
- »Fahrwasser« das betonnte Fahrwasser im Sinne des Artikels 10;
- »Tonnen« die schwimmenden Schifffahrtszeichen;
- »Verbesserungsarbeiten« die Verbreiterung oder Vertiefung des Profils der Sohle des Fahrwassers im Sinne des Artikels 13 durch Baggerung für Zwecke der Schifffahrt;
- »Unterhaltungsarbeiten« die Baggerung der Sohle des Fahrwassers zur Erhaltung des geltenden Profils für Zwecke der Schifffahrt im Sinne des Artikels 13;
- »Kommission« die Westeremskommission im Sinne des Artikels 19.

### Artikel 3

#### *Geltungsgebiet*

Die Bestimmungen dieses Vertrags gelten im Küstenmeer bis zwölf Seemeilen vor der Küste im Gebiet nördlich der Emsmündung.

### Artikel 4

#### *Sans préjudice*

Die Bestimmungen dieses Vertrags berühren nicht die Frage des Verlaufs der Staatsgrenze im Küstenmeer zwischen 3 und 12 Seemeilen vor der Küste. Die Bestimmungen dieses Vertrags berühren auch nicht die Frage des Verlaufs der Staatsgrenze in der Emsmündung. Jede Vertragspartei behält sich insoweit ihren Rechtsstandpunkt vor.

## KAPITEL II

### ANWENDUNG DER RECHTSORDNUNGEN IN BEZUG AUF BESTIMMTE SACHGEBIETE

### Artikel 5

#### *Materieller Anwendungsbereich*

In Bezug auf

a) Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien und alle anderen Anlagen;

b) Kabel und Rohrleitungen;

c) nichtlebende natürliche Ressourcen, unbeschadet der Tatsache, dass beide Vertragsparteien sich bezüglich der rechtlichen Bedeutung des Vertrags vom 1. Dezember 1964 zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über die seitliche Abgrenzung des Festlandssockels in Küstennähe im Gebiet zwischen 3 und 12 Seemeilen vor der Küste ihre jeweiligen Rechtsstandpunkte vorbehalten;

kommt westlich der Linie nach Artikel 6 ausschließlich die Rechtsordnung des Königreichs der Niederlande zur Anwendung, östlich davon ausschließlich die der Bundesrepublik Deutschland.

## Artikel 6

### *Linie*

1. Die Linie verläuft von dem nördlichen Endpunkt c“ der im Zusatzabkommen vom 14. Mai 1962 zum Ems-Dollart-Vertrag vereinbarten Linie, die den Grenzbereich der Emsmündung in der Längsrichtung teilt, bis zu dem Punkt E1, der im Vertrag vom 1. Dezember 1964 zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über die seitliche Abgrenzung des Festlandssockels in Küstennähe definiert ist. Sie verläuft insoweit identisch mit der Abgrenzung, wie sie im Vertrag vom 1. Dezember 1964 zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über die seitliche Abgrenzung des Festlandssockels in Küstennähe definiert ist.

2. Die Linie wird durch eine geodätische Linie gebildet, welche die in geographischen Koordinaten ausgedrückten Punkte c” und E1 miteinander verbindet:

	Breite (Nord)	Länge (Ost)
Punkt c”	53° 36' 15,4”	6° 24' 45,4”
Punkt E1	53° 45' 0,3”	6° 19' 53,4”

Die Positionen der in diesem Artikel genannten Punkte sind durch Breite und Länge gemäß dem World Geodetic System 1984 (WGS 84) bestimmt.

KAPITEL III  
SEEVERKEHR

Artikel 7

*Verkehrsmanagement*

1. Die Vertragsparteien richten ein gemeinsames Verkehrsmanagementsystem für den Schiffsverkehr im Fahrwasser von und zu den Häfen beider Vertragsparteien entlang der Ems ein.

2. Zu diesem Zweck richten sie eine gemeinsame Verkehrszentrale ein, die deutschem Recht unterliegt. Die Tätigkeiten in dieser Verkehrszentrale werden von der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage der von der nach Artikel 19 eingesetzten Kommission entwickelten und festgelegten Verkehrsregeln durchgeführt. Die gemeinsame Verkehrszentrale ist befugt, verbindliche Anweisungen für den Schiffsverkehr zu treffen.

3. Die Vertragsparteien tragen jeweils die Hälfte der Kosten für die operativen Tätigkeiten der Verkehrszentrale.

4. Die Verantwortung und die Haftung für die Entscheidungen der Verkehrszentrale trägt die Bundesrepublik Deutschland nach deutschem Recht. Im Hinblick auf Schadensersatzpflichten infolge von Handlungen der Verkehrszentrale, die auf der korrekten Anwendung der gemeinsamen Verkehrsvorschriften beruhen, tragen die Vertragsparteien den Schadensersatz im Innenverhältnis zu gleichen Teilen.

5. Die Schiffe werden in der Reihenfolge ihrer Ankunft abgefertigt. Es soll dafür gesorgt werden, dass tiefgehende Schiffe jeweils das erste verfügbare Tidehochwasser nutzen können. Die Kommission wird Kriterien für Fälle festlegen, in denen von diesen Regeln abgewichen werden kann.

6. Die Kommission wird das gemeinsame Verkehrsmanagementsystem für den Schiffsverkehr und seine Anwendung einer jährlichen Bewertung unterziehen. Soweit dazu aktueller Bedarf besteht, wird die Kommission darüber hinaus ad hoc über das gemeinsame Verkehrsmanagementsystem beraten.

## Artikel 8

*Schiffsverkehrsbezogene Notfallsituationen im Fahrwasser*

1. Die Verkehrszentrale meldet Notfallsituationen unmittelbar an die von den Vertragsparteien benannte zuständige Stelle. Von dort aus erfolgen die weitere Bewertung, die Abstimmung der Maßnahmen und der weitere Informationsaustausch.

2. Ungeachtet des ersten Zugriffs durch die Verkehrszentrale zum Zwecke der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gilt für alle darüber hinausgehenden Maßnahmen als Reaktion auf Notfallsituationen, soweit die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren, Folgendes:

1. betreffen sie deutsche Wasserfahrzeuge, werden sie von der Bundesrepublik Deutschland ergriffen;

2. betreffen sie niederländische Wasserfahrzeuge, werden sie vom Königreich der Niederlande ergriffen;

3. betreffen sie Wasserfahrzeuge dritter Staaten, ist die Vertragspartei des ersten Bestimmungshafens zuständig, wenn sie von See kommen, und die Vertragspartei des letzten Ausgangshafens, wenn sie nach See fahren; und

4. betreffen sie Wasserfahrzeuge, die nicht unter die Nummern 1 bis 3 fallen, verständigen sich die zuständigen Behörden der Vertragsparteien im Einzelfall.

3. Die Haftung für Schäden, die durch Maßnahmen nach Absatz 2 verursacht worden sind, richtet sich nach dem Recht der Vertragspartei, die die Maßnahme getroffen hat.

## Artikel 9

*Lotsdienst*

1. Der Lotsdienst auf von See kommenden oder nach See fahrenden Schiffen wird wahrgenommen:

– von der Bundesrepublik Deutschland, wenn die Schiffe einen deutschen Hafen als ersten Hafen anlaufen oder als letzten Hafen verlassen,

– vom Königreich der Niederlande, wenn die Schiffe einen niederländischen Hafen als ersten Hafen anlaufen oder als letzten Hafen verlassen.

2. Für den Lotsdienst auf Schiffen, die zwischen deutschen und niederländischen Häfen verkehren, sind die von einer der beiden Vertragsparteien zugelassenen Lotsen zuständig.

3. Die Haftung für Schäden, die durch Lotsen verursacht werden, richtet sich nach dem Recht der Vertragspartei, die den handelnden Lotsen zugelassen hat.

#### Artikel 10

##### *Fahrwasser*

1. Die Lage des Fahrwassers im Vertragsgebiet bestimmt sich nach der Position der Tonnen am Tag des Inkrafttretens dieses Vertrags.

2. Eine Änderung der Tonnenpositionen und damit der Lage des Fahrwassers wird von der Kommission festgelegt und muss von den Vertragsparteien bestätigt werden.

3. Die Vertragsparteien werden Änderungen an der Lage des Fahrwassers in ihren offiziellen Veröffentlichungsorganen bekanntgeben.

4. Bei geringfügigen natürlichen Veränderungen im Verlauf des Fahrwassers können einzelne Tonnenpositionen ohne das in den Absätzen 2 und 3 beschriebene Verfahren angepasst werden. Die Kommission legt die Definition für geringfügige natürliche Veränderungen den Vertragsparteien zur Zustimmung vor.

#### Artikel 11

##### *Peilungen*

Jede Vertragspartei kann im Interesse der Verkehrssicherheit im Fahrwasser Vermessungen, Peilungen und hydrologische Untersuchungen durchführen.

#### Artikel 12

##### *Betonnung*

Die Bundesrepublik Deutschland ist auch weiterhin für die Auslegung, den Betrieb und die Wartung der Tonnen im Fahrwasser verantwortlich und trägt die damit verbundenen Kosten.

#### Artikel 13

##### *Arbeiten am Fahrwasser*

1. Jede Vertragspartei ist zur Durchführung von Verbesserungsarbeiten am Fahrwasser und zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen einschließlich Wracks aus dem Fahrwasser berechtigt und erteilt die

hierfür erforderlichen Genehmigungen. Diese Arbeiten werden von der veranlassenden Vertragspartei durchgeführt und gehen zu deren Lasten, soweit nichts anderes vereinbart wird. Für die Arbeiten nach Satz 1 gilt das innerstaatliche Recht der durchführenden Vertragspartei.

2. Unterhaltungsarbeiten zur Erhaltung des Profils des Fahrwassers im Zustand am Tag des Inkrafttretens dieses Vertrags werden von der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt und gehen zu ihren Lasten. Unterhaltungsarbeiten, die sich aus bisherigen oder zukünftigen Verbesserungsarbeiten ergeben, werden von der veranlassenden Vertragspartei durchgeführt und gehen zu deren Lasten, soweit nichts anderes vereinbart wird.

#### Artikel 14

##### *Mitteilungspflicht*

Wenn eine der beiden Vertragsparteien beabsichtigt, neue Arbeiten oder Maßnahmen zur Verbesserung und zur Unterhaltung des Fahrwassers auszuführen oder deren Ausführung zuzulassen, wird sie der Kommission davon möglichst frühzeitig vor Beginn der Arbeiten oder Maßnahmen Mitteilung machen.

#### Artikel 15

##### *Einwendungen*

Jede Vertragspartei kann gegen geplante oder begonnene Arbeiten oder Maßnahmen oder gegen Unterlassungen auf den Gebieten der Verbesserung und der Unterhaltung, der Wrackbeseitigung, der Verkehrssicherungspeilungen und der Betonung in angemessener Frist bei der Kommission Einwendungen erheben, die mit einer zu erwartenden oder eingetretenen Verletzung der in diesem Vertrag eingegangenen Verpflichtungen begründet werden müssen.

#### Artikel 16

##### *Nachträgliche Einwendungen*

1. Auch nach der Beendigung von Arbeiten und Maßnahmen kann die durch nachteilige Wirkungen betroffene Vertragspartei die Herstellung und Unterhaltung von Einrichtungen zur Abwehr von Schäden oder eine Entschädigung fordern, wenn die nachteiligen Wirkungen nicht oder nicht in vollem Umfange voraussehbar waren.

2. Die Ansprüche nach Absatz 1 sind ausgeschlossen, wenn sie nicht binnen dreißig Jahren nach der Fertigstellung desjenigen Teils von Ar-

beiten und Maßnahmen, durch den die nachteiligen Wirkungen verursacht worden sind, geltend gemacht werden.

#### Artikel 17

##### *Zurückstellung geplanter Arbeiten oder Maßnahmen nach Einwendungen*

1. Jede Vertragspartei ist verpflichtet, die Ausführung geplanter Arbeiten oder Maßnahmen, gegen welche die andere Vertragspartei Einwendungen erhoben hat, zurückzustellen, bis die Regierungen der Vertragsparteien eine Empfehlung der Kommission nach Artikel 21 Absatz 1 angenommen oder die Vertragsparteien ihre Beratungen nach Artikel 21 Absatz 2 abgeschlossen haben, es sei denn, dass die andere Vertragspartei sich mit einer anderen Regelung einverstanden erklärt. Dem Abschluss der Beratungen zwischen den Vertragsparteien steht die Abgabe der Erklärung nach Artikel 21 Absatz 3 gleich.

2. Absatz 1 gilt nicht, wenn eine Vertragspartei die Ausführung der beanstandeten Arbeiten oder Maßnahmen nicht ohne eine ernste Gefährdung ihrer Interessen aufschieben kann. Wird in diesen Fällen der anderen Vertragspartei ein Schaden zugefügt, so bleibt ihr Anspruch auf Schadensersatz und auf Verhütung weiteren Schadens unberührt.

#### Artikel 18

##### *Mitteilungspflicht betreffend sonstige Aktivitäten*

Die Mitteilungspflicht nach Artikel 14 gilt sinngemäß für alle übrigen Arbeiten oder Maßnahmen sowie wirtschaftliche Nutzungen nach Kapitel II dieses Vertrags, sofern diese geeignet sind, den Verkehr im Fahrwasser zu beeinträchtigen. Dies gilt nicht für die Artikel 15, 16 und 17.

### KAPITEL IV

#### EINSETZUNG DER KOMMISSION

#### Artikel 19

##### *Die Westeremskommission*

1. Die Vertragsparteien setzen eine Ständige Kommission für Schiffsverkehrsangelegenheiten im Fahrwasser ein.

2. Jede Regierung ernennt drei Sachverständige als Kommissare, von denen mindestens je einer mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sein

soll. Die ersten Kommissare werden innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Vertrags ernannt. Die Regierungen können Stellvertreter der Kommissare ernennen.

3. Die Kommission tritt mindestens einmal im Jahr, sonst nach eigenem Ermessen oder auf Antrag einer der beiden Regierungen zusammen. Zu den Sitzungen der Kommission können weitere Sachverständige zugezogen werden. Beschlüsse der Kommission werden einstimmig getroffen. Die Kommission kann sich eine Geschäftsordnung geben.

4. Soweit erforderlich, pflegt die Kommission einen Austausch mit der Emskommission nach Kapitel 8 des Ems-Dollart-Vertrags in allen Fragen, die die Arbeit und Zuständigkeit beider Kommissionen betreffen.

## Artikel 20

### *Aufgaben der Kommission*

Die Kommission hat folgende Aufgaben:

- a) Beschlussfassung über den Verlauf des Fahrwassers nach Artikel 10;
- b) Definition von geringfügigen natürlichen Veränderungen und deren Vorlage an die Vertragsparteien; nach Zustimmung der Vertragsparteien Anwendung dieser Kriterien im Sinne des Artikels 10 Absatz 4;
- c) Entwicklung und Festlegung von Verkehrsregeln, die im Fahrwasser gelten;
- d) Entwicklung und Festlegung von Kriterien für Abweichungen von den Regeln für die Abfertigung von Schiffen durch die Verkehrszentrale;
- e) regelmäßige Bewertung dieser Regeln und Kriterien;
- f) jährliche Bewertungen des Funktionierens der Verkehrszentrale und des gemeinsamen Verkehrsmanagementsystems nach Artikel 7;
- g) soweit erforderlich, Ad-hoc-Beratungen über das gemeinsame Verkehrsmanagementsystem;
- h) Kenntnisnahme und Austausch von Informationen über die Planung und Durchführung aller neuen Arbeiten oder Maßnahmen zur Verbesserung und zur Unterhaltung des Fahrwassers;
- i) Kenntnisnahme und Austausch von Informationen zu den nach Artikel 11 geplanten und durchgeführten Peilungen;
- j) Beratungen über Fragen auf dem Gebiet der Arbeiten und Maßnahmen zur Verbesserung und zur Unterhaltung des Fahrwassers, der Wrackbeseitigung, der Betonung, der Vermessungen, Peilungen und hydrologischen Untersuchungen, sofern eine Vertragspartei Auswirkungen auf den ungehinderten Zugang zu und von deutschen und niederländischen Häfen befürchtet, sowie über das gemeinsame Verkehrsmanagement;
- k) Besichtigung des Fahrwassers und der Tonnen und Berichterstattung über die Ergebnisse der Besichtigungen an die Regierungen;



- l) Vorlage von Empfehlungen an die Regierungen;  
 m) Prüfung der nach Artikel 15 erhobenen Einwendungen und der nach Artikel 16 geltend gemachten Ansprüche.

#### Artikel 21

##### *Einwendungsverfahren*

1. Die Kommission wird in den Fällen des Artikels 20 Buchstabe m bestrebt sein, den Regierungen der Vertragsparteien Empfehlungen vorzulegen.

2. Wird in der Kommission in den Fällen des Absatzes 1 keine Einigung über eine Empfehlung erzielt oder teilt eine Vertragspartei der anderen mit, dass nach ihrer Ansicht die Beratungen einen Stand erreicht haben, in dem eine Fortsetzung keinen Erfolg verspricht, so werden die Vertragsparteien bestrebt sein, sich zu einigen.

3. Gelingt dies nicht oder können sich die Vertragsparteien trotz einer Empfehlung der Kommission nicht einigen, so gelten die Beratungen auf die Erklärung einer der beiden Vertragsparteien hin als abgeschlossen.

#### Artikel 22

##### *Schifffahrtsordnung Emsmündung*

Die in Anlage A des Abkommens vom 22. Dezember 1986 zwischen der Regierung des Königreichs der Niederlande und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die Schifffahrtsordnung in der Emsmündung, geändert und ergänzt durch das Abkommen vom 5. April 2001, enthaltenen Verkehrsvorschriften (»Schifffahrtsordnung Emsmündung«) gelten im Fahrwasser entsprechend.

### KAPITEL V

#### STREITBEILEGUNG

#### Artikel 23

##### *Konsultation*

Streitigkeiten der Vertragsparteien über die Auslegung und Anwendung dieses Vertrags sowie ihre Rechte und Pflichten aufgrund dieses Vertrags werden, soweit möglich, durch Verhandlungen zwischen den Regierungen beider Vertragsparteien beigelegt.

## Artikel 24

*Schiedsgericht*

1. Jede Streitigkeit über die Auslegung und die Anwendung dieses Vertrags wird auf Verlangen einer Vertragspartei nach der Fakultativen Schiedsordnung des Ständigen Schiedshofs für Streitigkeiten zwischen zwei Staaten einem Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt.

2. Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, dass sie Meinungsverschiedenheiten einem Schiedsgericht unterbreiten will.

3. Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofs in Den Haag bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so nimmt sein Vertreter die Ernennungen vor. Besitzt auch der Vertreter die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist auch er verhindert, so nimmt dessen Vertreter die Ernennungen vor.

4. Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit aufgrund dieses Vertrags und des Völkerrechts. Seine Entscheidungen sind bindend und von den Vertragsparteien zu befolgen. Jede Vertragspartei trägt die Kosten des von ihr bestellten Schiedsrichters sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht das Verfahren nach Konsultation mit den Vertragsparteien und unter Beachtung international akzeptierter Verfahrensgrundsätze selbst.

## KAPITEL VI

## SCHLUSSBESTIMMUNGEN

## Artikel 25

*Inkrafttreten*

1. Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich ausgetauscht.

2. Dieser Vertrag tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

3. Vor seinem Inkrafttreten wird dieser Vertrag ab dem Datum der Unterzeichnung nach Maßgabe des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts der Vertragsparteien vorläufig angewendet.

#### Artikel 26

##### *Registrierung*

Dieser Vertrag wird unverzüglich nach seinem Inkrafttreten beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen von der Bundesrepublik Deutschland registriert.

ZU URKUND DESSEN haben die Bevollmächtigten diesen Vertrag unterschrieben.

GESCHEHEN auf der Ems am 24. Oktober 2014 in zwei Urschriften, jede in niederländischer und deutscher Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

*Für das Königreich der Niederlande,*

A.G. KOENDERS

*Für die Bundesrepublik Deutschland,*

F.W. STEINMEIER

---

#### **Gemeinsame Erklärung zum Vertrag zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen**

Schon vor Inkrafttreten des Vertrags zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen wird die Vertragspartei, die infolge der vertraglichen Zuständigkeitszuteilung nach Artikel 5 Buchstabe b des Vertrags nach Inkrafttreten des Vertrags nicht zuständig sein wird, keine Ansprüche auf Mittel für einen Naturausgleich, Ersatzzahlungen oder sonstige aus Genehmigungen herrührende finanzielle Beträge geltend machen, die in von ihr bereits erteilten

Genehmigungen festgesetzt wurden. Ansprüche auf die Zahlung von Genehmigungsgebühren bleiben davon unberührt.

Die nach Inkrafttreten des Vertrags jeweils zuständige Vertragspartei ist verantwortlich für die Einhaltung europäischen Umwelt- und Naturschutzrechts.

Unterzeichnet auf der Ems am 24. Oktober 2014.

*Für das Königreich der Niederlande,*

A.G. KOENDERS

*Für die Bundesrepublik Deutschland,*

F.W. STEINMEIER

---

Bij de totstandkoming van het Verdrag heeft een briefwisseling plaatsgevonden, houdende een overeenkomst tussen beide regeringen. De Nederlandse en de Duitse tekst van de brieven luiden als volgt:

### Nr. I

AUSWÄRTIGES AMT

24 oktober 2014

Excellentie,

Namens de regering van de Bondsrepubliek Duitsland heb ik de eer onder verwijzing naar artikel 7 van het Verdrag van 24 oktober 2014 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen, hierna te noemen „het Verdrag”, het volgende voor te stellen:

– De Verdragsluitende Partijen stellen de gezamenlijke verkeerscentrale overeenkomstig artikel 7, tweede lid, van het Verdrag in door de bevoegdheid voor het gezamenlijke verkeersmanagementsysteem bedoeld in artikel 7, eerste lid, alsmede de taken bedoeld in artikel 7, tweede lid, tweede en derde volzin, van het Verdrag over te dragen aan de huidige Duitse verkeerscentrale aan de Knock te Emden.

Indien de regering van het Koninkrijk der Nederlanden verklaart in te stemmen met het voorstel, zullen deze brief en uw antwoordbrief strekkende tot instemming van uw regering een overeenkomst vormen tussen

onze beide regeringen, die op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag van 24 oktober 2014 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen in werking treedt.

Gelieve, Excellentie, de verzekering van mijn zeer bijzondere hoogachting te willen aanvaarden.

Dr. FRANK-WALTER STEINMEIER  
Bondsminister van Buitenlandse Zaken

Lid van de Duitse Bondsdag

*Zijne Excellentie  
de Minister van Buitenlandse Zaken  
van het Koninkrijk der Nederlanden  
Dhr. Bert Koenders  
Den Haag*

---

## Nr. II

MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Datum: 24 oktober 2014

Excellentie,

Ik heb de eer de ontvangst te bevestigen van uw brief van 24 oktober 2014, waarvan de inhoud als volgt luidt:

(Zoals in Brief Nr. I)

Ik heb de eer mede te delen dat het voorstel aanvaardbaar is voor de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en dat uw brief en deze antwoordbrief een overeenkomst zullen vormen tussen onze beide regeringen, die in werking treedt op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag van 24 oktober 2014 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen.

Ik maak van deze gelegenheid gebruik om u opnieuw te verzekeren van mijn gevoelens van de meeste hoogachting.

BERT KOENDERS  
Minister van Buitenlandse Zaken van  
het Koninkrijk der Nederlanden

*Zijne Excellentie  
De Bondsminister van Buitenlandse Zaken  
van de Bondsrepubliek Duitsland  
Dr. Frank-Walter Steinmeier  
Berlijn*

---

**Nr. I**

AUSWÄRTIGES AMT

24. Oktober 2014

Herr Minister,

ich beehre mich, Ihnen im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland unter Bezugnahme auf Artikel 7 des Vertrags vom 24. Oktober 2014 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen, im Folgenden der Vertrag, Folgendes vorzuschlagen:

– Die Vertragsparteien richten die gemeinsame Verkehrszentrale nach Artikel 7 Absatz 2 des Vertrags ein, indem sie der bestehenden deutschen Verkehrszentrale an der Knock, Emden, die Zuständigkeit für das gemeinsame Verkehrsmanagementsystem nach Artikel 7 Absatz 1 sowie die Aufgaben nach Artikel 7 Absatz 2 Satz 2 und 3 des Vertrags übertragen.

Falls sich die Regierung des Königreichs der Niederlande mit dem Vorschlag einverstanden erklärt, werden dieses Schreiben und Ihr das Einverständnis Ihrer Regierung zum Ausdruck bringende Antwortschreiben eine Vereinbarung zwischen unseren beiden Regierungen bilden, die mit dem Datum des Inkrafttretens des Vertrags vom 24. Oktober 2014 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Dr. FRANK-WALTER STEINMEIER  
Bundesminister des Auswärtigen

Mitglied des Deutschen Bundestages

*Seiner Exzellenz  
dem Minister für auswärtige Angelegenheiten  
des Königreichs der Niederlande  
Herrn Bert Koenders  
Den Haag*

---

**Nr. II**

MINISTERIUM FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN

Darum: 24. Oktober 2014

Herr Minister,

ich beehre mich, Ihnen den Empfang Ihres Schreibens vom 24. Oktober 2014 mit folgendem Inhalt zu bestätigen:

(Zoals in Brief Nr. I)

Ich beehre mich, Ihnen mitzuteilen, dass sich die Regierung des Königreichs der Niederlande mit dem Vorschlag einverstanden erklärt und dass Ihr Schreiben und dieses Antwortschreiben eine Vereinbarung bilden werden zwischen unseren beiden Regierungen, die mit dem Datum des Inkrafttretens des Vertrags vom 24. Oktober 2014 zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

BERT KOENDERS  
Minister für auswärtige Angelegenheiten des Königreichs der Niederlande

*Seiner Exzellenz  
dem Bundesminister des Auswärtigen  
der Bundesrepublik Deutschland  
Herrn Dr. Frank-Walter Steinmeier  
Berlin*

#### D. PARLEMENT

Het Verdrag, met gemeenschappelijke verklaring en briefwisseling, behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag kan worden gebonden.

#### F. VOORLOPIGE TOEPASSING

Het Verdrag wordt ingevolge artikel 25, derde lid, vanaf 24 oktober 2014 voorlopig toegepast.

Wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, geldt de voorlopige toepassing alleen voor Nederland (het Europese deel).

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag zullen ingevolge artikel 25, tweede lid, in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na uitwisseling van de akten van bekrachtiging.

De bepalingen van de in de brieven vervatte overeenkomst zullen ingevolge de voorlaatste alinea van brief nr. I en nr. II in werking treden op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag.

#### J. VERWIJZINGEN

Titel : Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding (Eems-Dollardverdrag); 's-Gravenhage, 8 april 1960

Tekst : *Trb.* 1960, 69 (Nederlands en Duits)



- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1998, 142
- Titel : Aanvullende Overeenkomst bij het op 8 april 1960 voor het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland ondertekende Verdrag tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding (Eems-Dollard-verdrag);  
Bennekom, 14 mei 1962
- Tekst : *Trb.* 1962, 54 (Nederlands en Duits)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1963, 119
- Titel : Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de zijdelingse begrenzing van het continentale plat in de nabijheid van de kust;  
Bonn, 1 december 1964
- Tekst : *Trb.* 1964, 184 (Nederlands en Duits)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1965, 188
- Titel : Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de gemeenschappelijke informatie en begeleiding van de scheepvaart in de Eemsmonding door middel van walradar- en hoogfrequent-radio-installaties;  
Bonn, 9 december 1980
- Tekst : *Trb.* 1981, 2 (Nederlands en Duits)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1984, 131
- Titel : Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee;  
Montego Bay, 10 december 1982
- Tekst : *Trb.* 1983, 83 (Engels en Frans)  
*Trb.* 1984, 55 (Vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2014, 169
- Titel : Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding;  
's-Gravenhage, 22 december 1986
- Tekst : *Trb.* 1987, 15 (Nederlands en Duits)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2002, 224

- Titel : Overeenkomst tot wijziging van en aanvulling op de Overeenkomst van 22 december 1986 tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland inzake een Scheepvaartreglement voor de Eemsmonding; Berlijn, 5 april 2001
- Tekst : *Trb.* 2001, 93 (Nederlands en Duits)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2002, 225

In overeenstemming met artikel 19, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de Minister van Buitenlandse Zaken bepaald dat het Verdrag zal zijn bekendgemaakt in Nederland (het Europese deel) op de dag na de datum van uitgifte van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de *vierentwintigste* oktober 2014.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

A.G. KOENDERS