

**No. 56822\***

---

**Germany  
and  
Netherlands**

**Treaty between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands on the use and management of the territorial sea between 3 and 12 nautical miles from the coast (with joint declaration). River Ems, 24 October 2014**

**Entry into force:** *1 July 2018, in accordance with article 25(2) and provisionally on 24 October 2014 by signature, in accordance with article 25(3)*

**Authentic texts:** *Dutch and German*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Germany, 1 July 2021*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Allemagne  
et  
Pays-Bas**

**Traité entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas relatif à l'utilisation et à la gestion de la mer territoriale entre trois et douze milles marins de la côte (avec déclaration commune). Fleuve Ems, 24 octobre 2014**

**Entrée en vigueur :** *1<sup>er</sup> juillet 2018, conformément au paragraphe 2 de l'article 25 et provisoirement le 24 octobre 2014 par signature, conformément au paragraphe 3 de l'article 25*

**Textes authentiques :** *néerlandais et allemand*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Allemagne, 1<sup>er</sup> juillet 2021*

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ DUTCH TEXT – TEXTE NÉERLANDAIS ]

**Verdrag**

**tussen**

**de Bondsrepubliek Duitsland**

**en**

**het Koninkrijk der Nederlanden**

**betreffende**

**het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen**

**De Bondsrepubliek Duitsland  
en  
het Koninkrijk der Nederlanden,**

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

**Verwijzend naar het Verdrag van 8 april 1960 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden 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 de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de zijdelingse begrenzing van het continentale plat in de nabijheid van de kust;**

**Verwijzend naar de Overeenkomst van 9 december 1980 tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden 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 de Bondsrepubliek Duitsland en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden 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 de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden 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 de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden 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-zeerech-verdrag van 10 december 1982;
- **“Lijn”** de lijn als bepaald in artikel 6;
- **“Noodsituaties voor het scheepvaartverkeer”** scheepvaartongevallen, kritieke situa-ties en andere situaties met onmiddellijke dreiging voor schip, bemanning of mi-lieu;
- **“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 de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden 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 de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk**

der Nederlanden 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 de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden 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 afgeweken.

(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 verkeersmanagementsysteem.

#### 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 Nederlanden indien de schepen als eerste haven een Nederlandse haven aanlopen of als laatste haven een Nederlandse haven verlaten.

(2) Voor de beloodsing 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 wrakken, 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 Verdragsluitende-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 Verdragsluitende Partij is verplicht de uitvoering van voorgenomen werkzaamheden of maatregelen waartegen de andere Verdragsluitende Partij bezwaren heeft ingediend, op te schorten tot de Regeringen van de Verdragsluitende Partijen een aanbeveling van de Commissie als bedoeld in artikel 21, lid 1, hebben aanvaard of de Verdragsluitende Partijen hun overleg als bedoeld in artikel 21, lid 2, hebben beëindigd, tenzij de andere Verdragsluitende Partij instemt met een andere regeling. Het afleggen van de verklaring tussen de Verdragsluitende 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 Verdragsluitende 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 Verdragsluitende 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 Eemscommissie 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 de Bondsrepubliek Duitsland en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden 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 in achtneming 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.

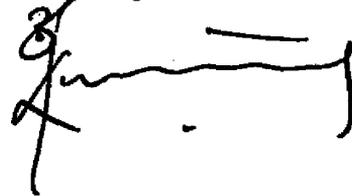
Ten blijke waarvan de gevolmachtigden dit Verdrag hebben ondertekend.

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

Voor  
de Bondsrepubliek Duitsland



Voor  
het Koninkrijk der Nederlanden



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

Reeds vóór de inwerkingtreding van het Verdrag tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden 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.

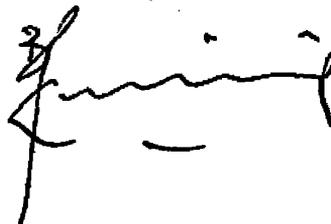
De na de inwerkingtreding van het Verdrag bevoegde Verdragsluitende Partij is verantwoordelijk voor de naleving van het Europese recht omtrent de bescherming van natuur en milieu.

Ondertekend op de Eems, op 24 oktober 2014.

Voor  
de Bondsrepubliek Duitsland



Voor  
het Koninkrijk der Nederlanden



[ GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND ]

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

**Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
das Königreich der Niederlande –**

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

**unter Hinweis auf den Vertrag vom 8. April 1960 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande 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 der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die seitliche Abgrenzung des Festlandssockels in Küstennähe,**

**unter Hinweis auf den Vertrag vom 9. Dezember 1980 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande 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 der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs der Niederlande 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 die Bundesrepublik Deutschland als auch das Königreich der Niederlande 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 der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande 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, Schiffbesatzung 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 der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die seitliche Abgrenzung des Festlandsockels 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 der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande 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 der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande 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 Verkehrssicherungsmaßnahmen 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 Arbeiten 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 Schifffahrtsangelegenheiten 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 betühren.**

## **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 Bewertung 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 der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs der Niederlande 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.**

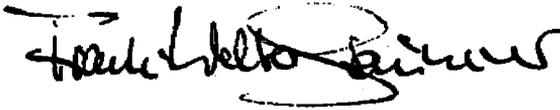
**Artikel 26**  
**Registrierung**

**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.**

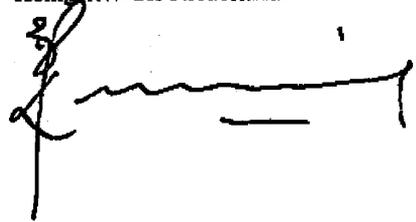
**Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diesen Vertrag unterschrieben.**

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

**Für die  
Bundesrepublik Deutschland**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Frank-Walter Steinmeier', written in a cursive style.

**Für das  
Königreich der Niederlande**

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style, representing the Dutch representative.

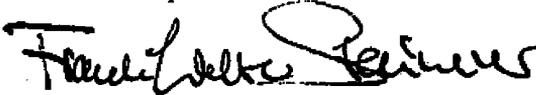
**Gemeinsame Erklärung**  
**zum Vertrag zwischen der**  
**Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande**  
**über die Nutzung und Verwaltung des Küstenmeers zwischen 3 und 12 Seemeilen**

Schon vor Inkrafttreten des Vertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande 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.

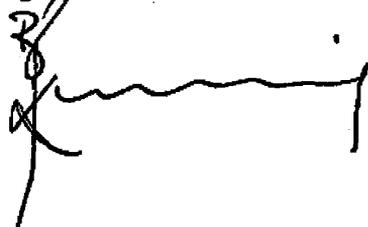
Die nach Inkrafttreten des Vertrags jeweils zuständige Vertragspartei ist verantwortlich für die Einhaltung europäischen Umwelt- und Naturschutzrechts.

Unterzeichnet auf der Ems am 24. Oktober 2014.

Für die  
Bundesrepublik Deutschland



Für das  
Königreich der Niederlande



[TRANSLATION – TRADUCTION]

TREATY BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS ON THE USE AND MANAGEMENT OF THE TERRITORIAL SEA BETWEEN 3 AND 12 NAUTICAL MILES FROM THE COAST

The Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands

Confirming that the friendly relations between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands are based on the principles of good-neighbourliness and bilateral cooperation,

Having regard to the Treaty of 8 April 1960 between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands concerning arrangements for cooperation in the Ems Estuary and the Supplementary Agreement to that Treaty of 14 May 1962,

Having regard to the Treaty of 1 December 1964 between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands concerning the lateral delimitation of the continental shelf in the vicinity of the coast,

Having regard to the Treaty of 9 December 1980 between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands on the joint provision of information and navigation advice in the Ems Estuary by means of land-based radar and high-frequency radio facilities,

Having regard to the Agreement of 22 December 1986 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Kingdom of the Netherlands concerning navigation arrangements in the Ems Estuary and the Agreement of 5 April 2001 amending and supplementing that Agreement,

Having regard to the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 to which both the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands are contracting parties,

Considering that the United Nations Convention on the Law of the Sea has resulted in an extension of the outer limit of the territorial sea, transposed into domestic law by the Kingdom of the Netherlands on 9 January 1985 and by the Federal Republic of Germany on 16 November 1994,

Desiring, in the light of the increasing intensity of shipping traffic from and into the ports of both States along the Ems, to conclude further agreements on traffic control and the management of the channel,

Have agreed as follows

SECTION I. GENERAL

*Article 1. Purpose*

(1) Conscious of their shared interests and mindful of the particular interests of the other Contracting Party, the Contracting Parties wish to create legal certainty surrounding the

assignment of jurisdiction, rights and responsibilities between the Contracting Parties with regard to certain activities, establish the conditions for equal and efficient access to the ports of both Contracting Parties and ensure cooperation with regard to shipping traffic within the area governed by this Treaty.

(2) Conscious of their shared interests and mindful of the particular interests of the other Contracting Party, the Contracting Parties will cooperate in accordance with the following articles and in a spirit of good-neighbourliness.

(3) The Contracting Parties aim to ensure the navigability of the channel and unhindered access by sea from and to the German and Dutch ports along the Ems.

### *Article 2. Definitions*

In this Treaty,

“Ems-Dollard Treaty” means the Treaty of 8 April 1960 between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands concerning arrangements for cooperation in the Ems Estuary;

“Ems Estuary” means the area referred to in article 7 of the Ems-Dollard Treaty in conjunction with section 1 of annex B to that Treaty;

“Territorial sea” means the territorial sea within the meaning of article 2 of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982;

“Line” means the line defined in article 6;

“Shipping traffic emergencies” means shipping accidents, critical situations and other situations that pose an immediate danger to a ship, its crew or the environment;

“Channel” means the buoyed channel referred to in article 10;

“Buoys” means floating navigation marks;

“Improvement works” means widening or deepening the bottom profile of the channel as described in article 13 by dredging, to serve the interests of shipping traffic;

“Maintenance works” means dredging the bottom of the channel as described in article 13 to maintain the existing profile, to serve the interests of shipping traffic;

“Commission” means the Western Ems Commission defined in article 19.

### *Article 3. Area of applicability*

The provisions of this Treaty shall govern the territorial sea up to 12 nautical miles from the coast in the area to the north of the Ems Estuary.

### *Article 4. Sans préjudice*

The provisions of this Treaty shall have no bearing on the question of the course of the international border in the territorial sea between 3 and 12 nautical miles from the coast. In addition, the provisions of this Treaty shall have no bearing on the question of the course of the international border in the Ems Estuary. Each Contracting Party reserves its legal position with regard to those questions.

SECTION II. APPLICABILITY OF DOMESTIC LAWS WITH REGARD TO PARTICULAR MATTERS

*Article 5. Material applicability*

With regard to:

- a) Renewable energy installations and any other installations;
- b) Cables and pipelines;
- c) Non-living natural resources, notwithstanding the fact that both Contracting Parties reserve their legal positions on the legal status of the Treaty of 1 December 1964 between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands concerning the lateral delimitation of the continental shelf in the vicinity of the coast in the area between 3 and 12 nautical miles from the coast;

the area to the west of the line referred to in article 6 is governed exclusively by the laws of the Kingdom of the Netherlands and the area to the east of that line exclusively by the laws of the Federal Republic of Germany.

*Article 6. Line*

(1) The line shall start at the northernmost point c" of the line agreed upon in the Supplementary Agreement to the Ems-Dollard Treaty of 14 May 1962, which divides the border area in the Ems Estuary lengthwise, and shall end at point E1, defined in the Treaty of 1 December 1964 between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands concerning the lateral delimitation of the continental shelf in the vicinity of the coast. The line shall coincide with the border as defined in the Treaty of 1 December 1964 between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands concerning the lateral delimitation of the continental shelf in the vicinity of the coast.

(2) The line shall be formed by a geodetical line that connects points c" and E1, expressed in geographical coordinates:

Latitude (north) Longitude (east)

Point c" 53°36'15.4" 6°24'45.4"

Point E1 53°45'0.3" 6°19'53.4"

The positions of the points referred to in this article shall be determined by the latitude and longitude as defined in the World Geodetic System 1984 (WGS 84).

SECTION III. MARITIME TRAFFIC

*Article 7. Traffic management*

(1) The Contracting Parties shall establish a joint traffic management system for shipping traffic in the channel from and to the ports of both Contracting Parties along the Ems.

(2) They shall, for that purpose, establish a joint traffic control centre, which shall be subject to German law. The activities of the traffic control centre shall be carried out by the Federal Republic of Germany on the basis of the traffic rules developed and laid down by the Commission referred to in article 19. The joint traffic control centre shall have authority to issue binding instructions to shipping traffic.

(3) The Contracting Parties shall each bear half of the costs for the operational activities of the traffic control centre;

(4) The responsibility and liability for decisions of the traffic control centre shall be borne by the Federal Republic of Germany in accordance with German law. The amount of any compensation owed for damage resulting from action taken by the traffic control centre in correct application of the joint traffic rules shall be apportioned equally between the Contracting Parties, by arrangement between them.

(5) Ships shall be processed on a first-come, first-served basis. Care shall be taken to give deep-draught ships advantage of the first available high tide. The Commission shall set out criteria for cases in which a departure from those rules may be allowed.

(6) The Commission shall subject the joint shipping traffic management system and its operation to an annual evaluation. Moreover, if the current situation so requires, the Commission shall hold ad hoc discussions on the joint traffic management system.

*Article 8. Emergencies in the channel affecting shipping traffic*

(1) The traffic control centre shall report emergencies directly to the competent authority appointed by the Contracting Parties. The competent authority shall ensure further evaluation, the coordination of measures and the exchange of further information.

(2) Regardless of any initial action taken by the traffic control centre to ensure the safety and flow of shipping traffic, the following shall apply to any subsequent measures taken in response to emergencies, unless otherwise provided for by the Contracting Parties:

1. If the affected vessels are German, such measures shall be taken by the Federal Republic of Germany;

2. If the affected vessels are Dutch, such measures shall be taken by the Kingdom of the Netherlands;

3. If the affected vessels belong to a third State, the Contracting Party responsible shall be that of the first port of destination for vessels arriving from the sea, and that of the last port of departure for vessels leaving to the sea;

4. For affected vessels other than those referred to in subparagraphs 1 to 3, the Contracting Parties shall agree on ad hoc arrangements.

(3) Liability for damage caused by measures taken under paragraph 2 shall be governed by the domestic laws of the Contracting Party taking the measure.

*Article 9. Pilotage*

(1) Pilotage aboard ships arriving from or leaving for the open seas shall be ensured:

- By the Federal Republic of Germany for ships whose first port of call, or last port of departure, is German,

- By the Kingdom of the Netherlands for ships whose first port of call, or last port of departure, is Dutch.

(2) Pilotage aboard ships travelling between German and Dutch ports shall be ensured by pilots licensed in either Contracting Party.

(3) Liability for damage caused by pilots shall be governed by the domestic laws of the Contracting Party that issued the license of the causing pilot.

*Article 10. Channel*

(1) The course of the channel in the Treaty area shall be determined by the positions of the buoys on the date of entry into force of this Treaty.

(2) Any changes in the positions of the buoys and, consequently, in the course of the channel shall be recorded by the Commission and shall be confirmed by the Contracting Parties.

(3) The Contracting Parties shall announce changes in the course of the channel in their official gazettes.

(4) In the event of insignificant natural changes in the course of the channel, the positions of individual buoys may be adjusted without following the procedure described in paragraphs 2 and 3. The Commission shall submit its definition of insignificant changes to the Contracting Parties for approval.

*Article 11. Sounding*

Either Contracting Party may, in the interests of traffic safety, carry out measurements, soundings and hydrological research in the channel.

*Article 12. Buoys*

The Federal Republic of Germany shall continue to be responsible for placing, operating and maintaining the buoys in the channel and shall bear the related costs.

*Article 13. Works in the shipping channel*

(1) Both Contracting Parties shall be entitled to carry out works to improve the channel or remove shipping obstacles, including shipwrecks, from the channel, and shall issue permits for that purpose. The works shall be carried out by the Contracting Party that initiates them; that Party

shall also bear the related costs, unless agreed otherwise. The works referred to in the first sentence shall be governed by the domestic laws of the Contracting Party that carries them out.

(2) Maintenance works to keep the bottom profile of the channel in the same state as on the date of entry into force of this Treaty shall be carried out by the Federal Republic of Germany, which shall also bear the related costs. Maintenance operations stemming from improvement works already performed or performed in the future shall be carried out by the Contracting Party that initiates them; that Party shall also bear the related costs, unless agreed otherwise.

#### *Article 14. Duty to notify*

When either Contracting Party intends to carry out new works or measures to upgrade or maintain the channel, or intends to authorize such works or measures, that Party shall notify the Commission as early as possible before the work or measures are started.

#### *Article 15. Objections*

Either Contracting Party may, within a reasonable period, bring an objection before the Commission in respect of planned or ongoing works or measures, or in respect of a lack of action in the areas of improvement and maintenance, the removal of shipwrecks, sounding in the interests of traffic safety, or buoys, and shall state as its reason an expected or actual breach of the obligations assumed under this Treaty.

#### *Article 16. Retroactive objections*

(1) After the works or measures have been completed, a Contracting Party affected by adverse effects may demand the establishment and maintenance of installations to counter any damage, or may claim compensation, provided that the adverse effects could not have been foreseen in whole or in part.

(2) Claims under paragraph 1 shall be inadmissible if lodged more than 30 years after the completion of the portion of the works or measures that have caused the adverse effects.

#### *Article 17. Suspension of planned works or measures following objections*

(1) A Contracting Party shall be required to suspend any planned works or measures to which the other Contracting Party has objected, pending adoption by the Governments of the Contracting Parties of a recommendation by the Commission as described in article 21, paragraph 1, or completion of their consultations as described in article 21, paragraph 2, unless the other Contracting Party accepts a different arrangement. The issuance of a statement as referred to in article 21, paragraph 3, shall be equivalent to a completion of the consultations between the Contracting Parties.

(2) Paragraph 1 shall not be applicable if a Contracting Party is unable to postpone the works or measures being objected to without significantly undermining its interests. If, in such cases, the other Contracting Party suffers any damage, that Party shall remain entitled to compensation and measures to prevent further damage.

*Article 18. Duty to notify in connection with other activities*

The duty to notify referred to in article 14 shall extend by analogy to all other works and measures, as well as to the commercial uses referred to in section II of this Treaty whenever traffic in the channel is likely to be affected. That is not the case for articles 15, 16 and 17.

SECTION IV. ESTABLISHMENT OF THE COMMISSION

*Article 19. Western Ems Commission*

(1) The Contracting Parties shall establish a standing commission for shipping matters affecting the channel.

(2) Each Government shall appoint as Commission members three experts, at least one of whom shall be familiar with local conditions. The first Commission members shall be appointed within three months of the entry into force of this Treaty. The Governments may appoint alternate Commission members.

(3) The Commission shall meet at least once a year; in addition, it may meet as it deems necessary or at the request of either Government. Other experts may be invited to attend meetings of the Commission. Decisions of the Commission shall be adopted by unanimity. The Commission may adopt its own rules of procedure.

(4) The Commission shall consult as necessary with the Ems Commission referred to in chapter 8 of the Ems-Dollard Treaty on all matters related to the work and responsibilities of both Commissions.

*Article 20. Responsibilities of the Commission*

The Commission shall have the following responsibilities:

- a) The adoption of decisions regarding the course of the channel referred to in article 10;
- b) The definition of insignificant natural changes and their submission to the Contracting Parties; the application of the relevant criteria as referred to in article 10, paragraph 4, following the consent of the Contracting Parties;
- c) The development and adoption of traffic rules governing the channel;
- d) The development and adoption of criteria for exemptions from the rules governing the processing of ships by the traffic control centre;
- e) Regular evaluation of those rules and criteria;
- f) Annual evaluation of the performance of the traffic control centre and the joint traffic management system referred to in article 7;
- g) The holding, as necessary, of ad hoc consultations regarding the joint traffic management system;
- h) The receipt and exchange of information regarding planned and ongoing new works or measures to improve or maintain the channel;

- i) The receipt and exchange of information regarding planned and ongoing soundings as referred to in article 11;
- j) The holding of consultations regarding issues related to works and measures to improve and maintain the channel, remove shipwrecks, or conduct buoing, measurements, soundings or hydrological research, whenever either Contracting Party fears that unhindered access to and from German and Dutch ports may be affected, as well as consultations regarding joint traffic management;
- k) The inspection of the channel and the buoys, and the submission of reports on the findings of those inspections to the Governments;
- l) The submission of recommendations to the Governments;
- m) The examination of objections lodged under article 15 and claims lodged under article 16.

*Article 21. Procedure for objections*

(1) In the cases described in article 20, subparagraph m, the Commission shall strive to make recommendations to the Governments of the Contracting Parties.

(2) If the Commission fails to reach agreement on a recommendation in the cases referred to in paragraph 1, or if either Contracting Party informs the other that, in its view, the consultations have reached a point at which further consultations are unlikely to yield results, the Contracting Parties themselves shall strive to come to an agreement.

(3) Should the Contracting Parties fail, or be unable, to reach agreement, despite a recommendation from the Commission, the consultations shall be deemed to have been ended after either Contracting Party has made a statement to that effect.

*Article 22. Navigation Arrangements Ems Estuary*

The traffic rules contained in annex A to the Agreement of 22 December 1986 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Kingdom of the Netherlands concerning navigation arrangements in the Ems Estuary and amended and supplemented by the Agreement of 5 April 2001, (Navigation Arrangements Ems Estuary), shall govern the channel by analogy.

SECTION V. SETTLEMENT OF DISPUTES

*Article 23. Consultations*

Disputes between the Contracting Parties regarding the interpretation and application of this Treaty, and regarding their rights and duties under this Treaty, shall be settled wherever possible through negotiations between the Governments of the Contracting Parties.

*Article 24. Arbitration tribunal*

(1) Disputes regarding the interpretation and application of this Treaty may, at the request of either Contracting Party, be brought before an arbitration tribunal for settlement in accordance with the Permanent Court of Arbitration Optional Rules for Arbitrating Disputes between Two States.

(2) Arbitration tribunals shall be formed on a case-by-case basis; each Contracting Party shall appoint a member; the members shall agree on a chairperson, who shall be a citizen of a third State, and the chairperson shall be appointed by the Governments of the Contracting Parties. The members shall be appointed within two months, and the chairperson within three months, after one Contracting Party has notified the other of its wish to bring dispute before an arbitration tribunal.

(3) If the time limits referred to in paragraph 2 are not adhered to, either Contracting Party may, in the absence of any other agreement, request the President of the International Court of Justice in The Hague to make the necessary appointments. If the President is a citizen of either Contracting Party or is prevented from acting for any other reason, his or her substitute shall make the appointments. If the substitute is also a citizen of either Contracting Party or is prevented from acting, his or her substitute shall make the appointments.

(4) The arbitration tribunal shall decide, by simple majority, on the basis of this Treaty and of international law. Its decisions shall be binding and shall be honoured by the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator whom it has appointed and of its representation before the arbitration tribunal; the costs of the chairperson and other costs shall be borne in equal measure by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitration tribunal shall establish its rules of procedure after consultation with the Contracting Parties and on the basis of internationally accepted procedural principles.

SECTION VI. FINAL PROVISIONS

*Article 25. Entry into force*

(1) This Treaty requires ratification; the instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.

(2) This Treaty shall enter into force on the first day of the second month following the exchange of the instruments of ratification.

(3) Before its entry into force, this Treaty shall be applied provisionally from the date of its signature in accordance with the domestic laws of the Contracting Parties.

*Article 26. Registration*

This Treaty shall be registered with the Secretariat of the United Nations by the Federal Republic of Germany in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, as soon as it has entered into force.

IN WITNESS WHEREOF the plenipotentiaries have signed this Treaty.

DONE on the Ems on 24 October 2014 in two originals, each in the German and Dutch languages, both versions being equally authentic.

For the Federal Republic of Germany:

[FRANK-WALTER STEINMEIER]

For the Kingdom of the Netherlands:

[BERT KOENDERS]

JOINT DECLARATION WITH REGARD TO THE TREATY BETWEEN THE  
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE KINGDOM OF THE  
NETHERLANDS ON THE USE AND MANAGEMENT OF THE TERRITORIAL  
SEA BETWEEN 3 AND 12 NAUTICAL MILES FROM THE COAST

Pending the entry into force of the Treaty between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands on the use and management of the territorial sea between 3 and 12 nautical miles from the coast, the Contracting Party that will not have jurisdiction under the assignment of jurisdictions set out in article 5, subparagraph b, of the Treaty shall refrain from claiming funds for environmental rebalancing measures, financial compensation or any other payments provided for in permits that it may already have issued. This provision shall be without prejudice to any claims for the payment of permit fees.

The Contracting Party that has jurisdiction following the entry into force of the Treaty shall be responsible for adhering to European Union legislation on the protection of nature and the environment.

SIGNED on the Ems on 24 October 2014.

For the Federal Republic of Germany:

[FRANK-WALTER STEINMEIER]

For the Kingdom of the Netherlands:

[BERT KOENDERS]

[TRANSLATION – TRADUCTION]

TRAITÉ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE  
D'ALLEMAGNE ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS RELATIF À  
L'UTILISATION ET À LA GESTION DE LA MER TERRITORIALE ENTRE  
TROIS ET DOUZE MILLES MARINS DE LA CÔTE

La République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas,

Confirmant que les relations amicales entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas sont fondées sur les principes de bon voisinage et de coopération bilatérale,

Vu le Traité du 8 avril 1960 entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas concernant les modalités de coopération dans l'estuaire de l'Ems et l'Accord additionnel à ce Traité du 14 mai 1962,

Vu le Traité du 1<sup>er</sup> décembre 1964 entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas concernant la délimitation latérale du plateau continental à proximité de la côte,

Vu le traité du 9 décembre 1980 entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas relatif à la fourniture commune d'informations et de conseils de navigation dans l'estuaire de l'Ems au moyen d'installations de radars terrestres et de radio haute fréquence,

Vu l'Accord du 22 décembre 1986 entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas concernant le régime de navigation dans l'estuaire de l'Ems ainsi que l'Accord du 5 avril 2001 modifiant et complétant cet Accord,

Vu la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, à laquelle la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas sont Parties contractantes,

Considérant que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a entraîné une extension de la limite extérieure de la mer territoriale, transposée en droit interne par le Royaume des Pays-Bas le 9 janvier 1985 et par la République fédérale d'Allemagne le 16 novembre 1994,

Désireux, compte tenu de l'intensité croissante du trafic maritime en provenance et à destination des ports des deux États le long de l'Ems, de conclure de nouveaux accords sur le contrôle du trafic et la gestion du chenal,

Sont convenus de ce qui suit :

SECTION I. GÉNÉRALITÉS

*Article premier. Objectif*

(1) Conscientes de leurs intérêts communs et respectueuses de leurs intérêts particuliers, les Parties contractantes souhaitent créer la sécurité juridique entourant l'attribution de la juridiction, des droits et des responsabilités entre les Parties contractantes en ce qui concerne certaines activités, établir les conditions d'un accès égal et efficace aux ports des deux Parties contractantes et assurer la coopération en matière de trafic maritime dans la zone régie par le présent Traité.

(2) Conscientes de leurs intérêts communs et respectueuses de leurs intérêts particuliers, les Parties contractantes coopèrent conformément aux articles suivants et dans un esprit de bon voisinage.

(3) Les Parties contractantes ont pour objectif d'assurer la navigabilité du chenal et l'accès sans entrave par mer depuis et vers les ports allemands et néerlandais le long de l'estuaire de l'Ems.

## *Article 2. Définitions*

Dans ce traité,

Le terme « Traité Ems-Dollard » désigne le Traité du 8 avril 1960 entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas concernant les modalités de coopération dans l'estuaire de l'Ems ;

Le terme « Estuaire de l'Ems » désigne la zone visée à l'article 7 du traité Ems-Dollard à la lumière de la section 1 de l'annexe B du présent Traité ;

Le terme « Mer territoriale » désigne la mer territoriale au sens de l'article 2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ;

Le terme « Ligne » désigne la ligne définie à l'article 6 ;

Le terme « Urgences en matière de trafic maritime » désigne des accidents de navigation, des situations critiques et d'autres situations qui présentent un danger immédiat pour un navire, son équipage ou l'environnement ;

Le terme « Chenal » désigne le chenal balisé visé à l'article 10 ;

Le terme « Bouées » désigne les signalisations flottantes de navigation ;

Le terme « Travaux d'amélioration » désigne un élargissement ou un approfondissement, par dragage, du profil du fond du chenal tel que décrit à l'article 13 aux fins de servir les intérêts du trafic maritime ;

Le terme « Travaux d'entretien » signifie le dragage du fond du chenal tel que décrit à l'article 13 aux fins de maintenir le profil existant, pour servir les intérêts du trafic maritime ;

Le terme « Commission » désigne la Commission occidentale de l'Ems définie à l'article 19.

## *Article 3. Domaine d'application*

Les dispositions du présent Traité régissent la mer territoriale jusqu'à 12 milles marins de la côte dans la zone située au nord de l'estuaire de l'Ems.

## *Article 4. Sans préjudice*

Les dispositions du présent Traité n'ont aucune incidence sur la question du tracé de la frontière internationale dans la mer territoriale entre 3 et 12 milles marins de la côte. En outre, les dispositions du présent Traité n'ont aucune incidence sur la question du tracé de la frontière internationale dans l'estuaire de l'Ems. Chaque Partie contractante réserve sa position juridique à l'égard de ces questions.

SECTION II. APPLICABILITÉ DU DROIT INTERNE EN CE QUI CONCERNE DES QUESTIONS PARTICULIÈRES

*Article 5. Applicabilité des matériaux*

En ce qui concerne :

- a) Les installations d'énergie renouvelable et toute autre installation ;
- b) Les câbles et pipelines ;
- c) Les ressources naturelles non vivantes, nonobstant le fait que les deux Parties contractantes réservent leur position juridique quant au statut juridique du Traité du 1<sup>er</sup> décembre 1964 entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas concernant la délimitation latérale du plateau continental à proximité de la côte dans la zone comprise entre 3 et 12 milles marins de la côte ;

la zone située à l'ouest de la ligne visée à l'article 6 est régie exclusivement par les lois du Royaume des Pays-Bas et la zone située à l'est de cette ligne est régie exclusivement par les lois de la République fédérale d'Allemagne.

*Article 6. La ligne*

1) La ligne commence au point c« le plus au nord de la ligne convenue dans l'Accord additionnel au traité Ems-Dollard du 14 mai 1962, qui divise la zone frontalière dans l'estuaire de l'Ems dans le sens de la longueur, et se termine au point E1, défini dans le Traité du 1<sup>er</sup> décembre 1964 entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas concernant la délimitation latérale du plateau continental à proximité de la côte. La ligne coïncide avec la frontière telle que définie dans le Traité du 1<sup>er</sup> décembre 1964 entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas concernant la délimitation latérale du plateau continental à proximité de la côte.

2) La ligne est formée par une ligne géodésique qui relie les points c« et E1, exprimés en coordonnées géographiques :

Latitude (nord) Longitude (est)

Point c« 53°36'15.4 » 6°24'45.4«

Point E1 53°45'0.3« 6°19'53.4 »

La position des points visés au présent article est déterminée par la latitude et la longitude telles que définies dans le système géodésique mondial de 1984 (WGS 84).

SECTION III. TRAFIC MARITIME

*Article 7. Gestion du trafic*

1) Les Parties contractantes établissent un système commun de gestion du trafic maritime dans le chenal depuis et vers les ports des deux Parties contractantes le long de l'Ems.

2) Elles créent à cet effet un centre commun de contrôle du trafic, qui est soumis au droit allemand. Les activités du centre de contrôle du trafic sont exercées par la République fédérale d'Allemagne sur la base des règles de circulation élaborées et fixées par la Commission visée à l'article 19. Le centre commun de contrôle du trafic est habilité à donner des instructions contraignantes en matière de trafic maritime.

3) Les Parties contractantes supportent chacune la moitié des dépenses des activités opérationnelles du centre de contrôle du trafic ;

4) La responsabilité des décisions du centre de contrôle du trafic est assumée par la République fédérale d'Allemagne conformément au droit allemand. Le montant de toute indemnité éventuellement due pour des dommages résultant d'une mesure prise par le centre de contrôle du trafic en application correcte des règles communes de circulation est réparti à parts égales entre les Parties contractantes, dans le cadre d'un accord entre elles.

5) Les navires sont traités selon le principe du premier arrivé, premier servi. Il y a lieu de veiller à faire profiter les navires à fort tirant d'eau de la première marée haute disponible. La Commission fixe des critères pour les cas dans lesquels une dérogation à ces règles peut être autorisée.

6) La Commission soumet le système commun de gestion du trafic maritime et son fonctionnement à une évaluation annuelle. En outre, si la situation du moment l'exige, la Commission organise des discussions ponctuelles sur le système commun de gestion du trafic.

*Article 8. Situations d'urgence dans le chenal affectant le trafic maritime*

1) Le centre de contrôle du trafic doit signaler les situations d'urgence directement à l'autorité compétente désignée par les Parties contractantes. L'autorité compétente met en œuvre une évaluation approfondie, la coordination des mesures et l'échange d'informations complémentaires.

2) Indépendamment de toute mesure initiale prise par le centre de contrôle du trafic pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic maritime, les dispositions suivantes s'appliquent à toute mesure ultérieure prise en réponse à des situations d'urgence, sauf disposition contraire des Parties contractantes :

1. Si les navires concernés sont allemands, lesdites mesures sont prises par la République fédérale d'Allemagne ;

2. Si les navires concernés sont néerlandais, lesdites mesures sont prises par le Royaume des Pays-Bas ;

3. Si les navires concernés appartiennent à un État tiers, la Partie contractante responsable est celle du premier port de destination pour les navires arrivant de la mer, et celle du dernier port de départ pour les navires partant vers la mer ;

4. Pour les navires concernés autres que ceux visés aux alinéas 1 à 3, les Parties contractantes conviennent de dispositions spéciales.

3) La responsabilité pour les dommages causés par les mesures prises en vertu du paragraphe 2 est régie par le droit interne de la Partie contractante qui prend la mesure.

*Article 9. Pilotage*

3) Le pilotage à bord des navires arrivant de la haute mer ou partant pour la haute mer doit être assuré :

– Par la République fédérale d'Allemagne pour les navires, dont le premier port d'escale, ou le dernier port de départ, est allemand,

– Par le Royaume des Pays-Bas pour les navires dont le premier port d'escale, ou le dernier port de départ, est néerlandais.

2) Le pilotage à bord des navires circulant entre des ports allemands et néerlandais est assuré par des pilotes brevetés dans l'une ou l'autre des Parties contractantes.

3) La responsabilité pour les dommages causés par les pilotes est régie par le droit interne de la Partie contractante qui a délivré la licence du pilote responsable.

*Article 10. Chenal*

1) Le tracé du chenal dans la zone du Traité est déterminé par les positions des bouées à la date d'entrée en vigueur du présent Traité.

2) Tout changement dans la position des bouées et, par conséquent, dans le tracé du chenal doit être enregistré par la Commission et confirmé par les Parties contractantes.

3) Les Parties contractantes annoncent les modifications du tracé du chenal dans leurs journaux officiels.

4) En cas de modifications naturelles négligeables dans le tracé du chenal, les positions des différentes bouées peuvent être ajustées sans suivre la procédure décrite aux paragraphes 2 et 3. La Commission soumet sa définition des modifications négligeables aux Parties contractantes pour approbation.

*Article 11. Observations*

Chaque Partie contractante peut, dans l'intérêt de la sécurité du trafic, effectuer des mesures, des sondages et des recherches hydrologiques dans le chenal.

*Article 12. Bouées*

La République fédérale d'Allemagne reste responsable de la mise en place, de l'exploitation et de l'entretien des bouées dans le chenal et prend en charge les dépenses y afférentes.

*Article 13. Travaux dans le chenal de navigation*

1) Les deux Parties contractantes ont le droit d'effectuer des travaux pour améliorer le chenal ou pour y retirer des obstacles à la navigation, y compris des épaves, et délivrent des permis à cet effet. Les travaux sont exécutés par la Partie contractante qui en prend l'initiative ; ladite Partie supporte également les dépenses y afférentes, sauf accord contraire. Les travaux visés à la première phrase sont régis par la législation nationale de la Partie contractante qui les exécute.

2) Les travaux d'entretien destinés à maintenir le profil du fond du chenal dans le même état qu'à la date d'entrée en vigueur du présent Traité sont effectués par la République fédérale d'Allemagne, qui prend également en charge les dépenses y afférentes. Les opérations d'entretien découlant de travaux d'amélioration déjà réalisés ou à venir sont effectuées par la Partie contractante qui en prend l'initiative ; ladite Partie supporte également les dépenses y afférentes, sauf accord contraire.

#### *Article 14. Obligation de notification*

Lorsque l'une des Parties contractantes a l'intention d'effectuer de nouveaux travaux ou de prendre de nouvelles mesures pour améliorer ou entretenir le chenal, ou a l'intention d'autoriser de tels travaux ou mesures, ladite Partie en informe la Commission le plus tôt possible avant le début des travaux ou l'application des mesures.

#### *Article 15. Objections*

Chacune des Parties contractantes peut, dans un délai raisonnable, formuler une objection auprès de la Commission relative à des travaux ou des mesures prévus ou en cours, ou relative à l'absence d'action en matière d'amélioration et d'entretien, d'enlèvement des épaves et de sondage dans l'intérêt de la sécurité du trafic ou du balisage, et doit motiver ladite objection sur la base d'une violation prévue ou effective des obligations assumées en vertu du présent Traité.

#### *Article 16. Objections rétroactives*

1) Après l'achèvement des travaux ou des mesures, une Partie contractante concernée par des effets néfastes peut demander la mise en place et l'entretien d'installations pour parer à tout dommage, ou demander à être indemnisée, à condition que les effets néfastes n'aient pu être prévus en tout ou en partie.

2) Les demandes visées au paragraphe 1 sont irrecevables si elles sont introduites plus de trente ans après l'achèvement de la partie des travaux ou des mesures qui ont provoqué les effets néfastes.

#### *Article 17. Suspension des travaux ou des mesures prévus liée à des objections*

1) Une Partie contractante est tenue de suspendre tout travaux ou toute mesure prévu à laquelle l'autre Partie contractante s'est opposée, en attendant l'adoption par leurs gouvernements respectifs d'une recommandation de la Commission telle que visée au paragraphe 1 de l'article 21, ou l'achèvement de leurs consultations telles que décrites au paragraphe 2 de l'article 21, à moins que l'autre Partie contractante n'accepte un accord différent. La publication d'une déclaration visée au paragraphe 3 de l'article 21 équivaut à l'achèvement des consultations entre les Parties contractantes.

2) Le paragraphe 1 n'est pas applicable si une Partie contractante n'est pas en mesure d'ajourner les travaux ou les mesures faisant l'objet de la contestation sans que cela porte atteinte de manière significative à ses intérêts. Si, dans ces cas, l'autre Partie contractante subit un

dommage quelconque, cette Partie conserve le droit d'être indemnisée et de prendre des mesures pour éviter tout nouveau dommage.

*Article 18. Obligation de notification dans le cadre d'autres activités*

L'obligation de notification visée à l'article 14 s'étend par analogie à tous les autres travaux et mesures, ainsi qu'aux utilisations commerciales visées à la section II du présent Traité, chaque fois que le trafic dans le chenal est susceptible d'être affecté. Il n'en va pas de même pour les articles 15, 16 et 17.

SECTION IV. CRÉATION DE LA COMMISSION

*Article 19. Commission occidentale de l'Ems*

1) Les Parties contractantes créent une Commission permanente pour les questions de navigation concernant le chenal.

2) Chaque Gouvernement nomme comme membres de la Commission trois experts, dont au moins l'un d'entre eux doit connaître les conditions locales. Les premiers membres de la Commission sont nommés dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent Traité. Les Gouvernements peuvent nommer des membres suppléants de la Commission.

3) La Commission se réunit au moins une fois par an; en outre, elle peut se réunir lorsqu'elle le juge nécessaire ou à la demande de l'un ou l'autre des Gouvernements. D'autres experts peuvent être invités à participer aux réunions de la Commission. Les décisions de la Commission sont adoptées à l'unanimité. La Commission peut adopter son propre règlement intérieur.

4) La Commission consulte, en tant que de besoin, la Commission Ems visée au chapitre 8 du Traité Ems-Dollard sur toutes les questions liées aux travaux et aux responsabilités des deux Commissions.

*Article 20. Responsabilités de la Commission*

La Commission a les responsabilités suivantes :

- a) l'adoption des décisions concernant le tracé du chenal visées à l'article 10;
- b) la définition de modifications naturelles négligeables et leur soumission aux Parties contractantes; l'application des critères pertinents visés au paragraphe 4 de l'article 10, après le consentement des Parties contractantes;
- c) l'élaboration et l'adoption des règles de circulation régissant le chenal;
- d) l'élaboration et l'adoption des critères de dérogations aux règles régissant le traitement des navires par le centre de contrôle du trafic;
- e) l'évaluation régulière de ces règles et critères;
- f) l'évaluation annuelle des performances du centre de contrôle du trafic et du système commun de gestion du trafic visés à l'article 7;

g) la tenue, si nécessaire, de consultations spéciales concernant le système commun de gestion du trafic ;

h) la réception et l'échange d'informations concernant les nouveaux travaux ou mesures prévus et en cours visant à améliorer ou à entretenir le chenal ;

i) la réception et l'échange d'informations concernant les sondages prévus et en cours visés à l'article 11 ;

j) la tenue de consultations sur les questions liées aux travaux et aux mesures visant à améliorer et à entretenir le chenal, à enlever des épaves ou à effectuer des balisages, des mesures, des sondages ou des recherches hydrologiques, chaque fois que l'une ou l'autre des Parties contractantes craint que l'accès sans entrave aux ports allemands et néerlandais ne soit affecté, ainsi que des consultations concernant la gestion conjointe du trafic ;

k) l'inspection du chenal et des bouées, ainsi que la présentation de rapports sur les résultats de ces inspections aux Gouvernements ;

l) la présentation de recommandations aux Gouvernements ;

m) l'examen des objections présentées en vertu de l'article 15 et des réclamations présentées en vertu de l'article 16.

#### *Article 21. Procédure relative aux objections*

1) Dans les cas décrits à l'alinéa m de l'article 20, la Commission s'efforce de faire des recommandations aux Gouvernements des Parties contractantes.

2) Si la Commission ne parvient pas à un accord concernant une recommandation dans les cas visés au paragraphe 1, ou si l'une des Parties contractantes informe l'autre que, selon elle, les consultations ont atteint un point où poursuivre de telles consultations n'est pas susceptible de donner des résultats, les Parties contractantes s'efforcent elles-mêmes de parvenir à un accord.

3) Si les Parties contractantes ne parviennent pas ou ne sont pas en mesure de parvenir à un accord, malgré une recommandation de la Commission, les consultations sont réputées terminées après que l'une des Parties contractantes a fait une déclaration en ce sens.

#### *Article 22. Dispositions relatives à la navigation dans l'estuaire de l'Ems*

Les règles de la circulation contenues dans l'annexe A de l'Accord du 22 décembre 1986 entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas concernant les dispositions relatives à la navigation dans l'estuaire de l'Ems, modifié et complété par l'Accord du 5 avril 2001 (dispositions relatives à la navigation dans l'estuaire de l'Ems), régissent le chenal par analogie.

### SECTION V. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

#### *Article 23. Consultations*

Les différends entre les Parties contractantes concernant l'interprétation et l'application du présent Traité, ainsi que leurs droits et obligations en vertu dudit Traité, sont réglés, dans la

mesure du possible, par la voie de la négociation entre les Gouvernements des Parties contractantes.

*Article 24. Tribunal d'arbitrage*

1) Les différends relatifs à l'interprétation et à l'application du présent Traité peuvent, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, être portés devant un tribunal d'arbitrage pour être réglés conformément au règlement facultatif de la Cour permanente d'arbitrage pour l'arbitrage des différends entre deux États.

2) Les tribunaux d'arbitrage sont constitués au cas par cas ; chaque Partie contractante désigne un membre ; les membres désignent un président, qui doit être un citoyen d'un État tiers, qui est ensuite nommé par les Gouvernements des Parties contractantes. Les membres sont nommés dans un délai de deux mois et le président dans un délai de trois mois, après qu'une Partie contractante a notifié à l'autre sa volonté de porter le différend devant un tribunal d'arbitrage.

3) Si les délais visés au paragraphe 2 ne sont pas respectés, chaque Partie contractante peut, en l'absence de tout autre accord, demander au Président de la Cour internationale de justice de La Haye de procéder aux nominations nécessaires. Si le Président est un citoyen de l'une des Parties contractantes ou s'il est empêché pour toute autre raison, son suppléant procède aux nominations. Si le suppléant est également un citoyen de l'une des Parties contractantes ou s'il est empêché, son suppléant procède aux nominations.

4) Le tribunal d'arbitrage se prononce, à la majorité simple, sur la base du présent Traité et du droit international. Ses décisions sont contraignantes et doivent être respectées par les Parties contractantes. Chaque Partie contractante supporte les frais afférents à l'activité de l'arbitre qu'elle a désigné et à sa propre représentation devant le tribunal d'arbitrage ; les frais afférents à l'activité du président et les autres frais sont supportés à parts égales par les Parties contractantes. À tous autres égards, le tribunal d'arbitrage établit son règlement intérieur après consultation auprès des Parties contractantes et sur la base des principes de procédure internationalement reconnus.

SECTION VI. DISPOSITIONS FINALES

*Article 25. Entrée en vigueur*

1) Le présent Traité doit être ratifié ; les instruments de ratification sont échangés aussitôt que possible.

2) Le présent Traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant l'échange des instruments de ratification.

3) Avant son entrée en vigueur, le présent Traité est appliqué provisoirement à partir de la date de sa signature, conformément au droit interne des Parties contractantes.

*Article 26. Enregistrement*

Le présent Traité est enregistré auprès du Secrétariat des Nations Unies par la République fédérale d'Allemagne, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, dès qu'il est entré en vigueur.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires ont signé le présent Traité.

FAIT sur l'Ems, le 24 octobre 2014, en deux originaux, chacun en langue allemande et néerlandaise, les deux versions faisant également foi.

Pour la République fédérale d'Allemagne :

[FRANK-WALTER STEINMEIER]

Pour le Royaume des Pays-Bas :

[BERT KOENDERS]

DÉCLARATION COMMUNE CONCERNANT LE TRAITÉ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS SUR L'UTILISATION ET LA GESTION DE LA MER TERRITORIALE ENTRE TROIS ET DOUZE MILLES MARINS DE LA CÔTE

Dans l'attente de l'entrée en vigueur du Traité entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas sur l'utilisation et la gestion de la mer territoriale entre trois et douze milles marins de la côte, la Partie contractante qui n'est pas compétente en vertu de l'attribution des compétences prévue à l'alinéa b de l'article 5 du Traité s'abstient de réclamer des fonds pour des mesures de rééquilibrage environnemental, des compensations financières ou tout autre paiement prévu pour les licences qu'elle aurait déjà délivrées. Cette disposition est sans préjudice de toute réclamation concernant l'acquittement des droits de licence.

La Partie contractante compétente après l'entrée en vigueur du Traité est responsable de l'adhésion à la législation de l'Union européenne sur la protection de la nature et de l'environnement.

Signé sur l'Ems, le 24 octobre 2014.

Pour la République fédérale d'Allemagne :

[FRANK-WALTER STEINMEIER]

Pour le Royaume des Pays-Bas :

[BERT KOENDERS]