

Vertrag
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande
über die Regelung der Zusammenarbeit in der Emsmündung
(Ems-Dollart-Vertrag)

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
und
DAS KONIGREICH DER NIEDERLANDE

haben nachstehende Bestimmungen vereinbart:

KAPITEL 1

Allgemeines

Artikel 1

Die Vertragsparteien werden in der Emsmündung im Bewusstsein ihrer gemeinsamen Interessen und in Achtung der besonderen Interessen der anderen Vertragspartei nach Maßgabe der nachstehenden Artikel im Geiste guter Nachbarschaft zusammenarbeiten, um eine den jeweiligen Erfordernissen entsprechende seewärtige Verbindung ihrer Häfen zu gewährleisten. Dieses Ziel soll – unter Aufrechterhaltung der beiderseitigen Rechtsstandpunkte über den Verlauf der Staatsgrenze – durch eine praktische Regelung beide Staaten berührender Fragen erreicht werden.

Artikel 2

Die Vertragsparteien nehmen das bestehende Hauptfahrwasser sowie das Emders Fahrwasser und die Südzufahrt vom Hauptfahrwasser zur Bucht von Watum zum Ausgangspunkt und verpflichten sich – nach Maßgabe des Kapitels 2 – alle Maßnahmen zu ergreifen, die erforderlich sind, um diese Fahrwasser offen zu halten und gegebenenfalls zu verbessern, sowie solche Maßnahmen, die von der anderen Vertragspartei getroffen werden, zu unterstützen. Sie verpflichten sich, alle Maßnahmen zu unterlassen, die dem vorbezeichneten Zweck abträglich sind; Diese Verpflichtung gilt gegebenenfalls auch als erfüllt, wenn eine Vertragspartei bei der Durchführung ihrer Arbeiten Einrichtungen herstellt, welche nachteilige Wirkungen auf die Fahrwasser zu den Häfen der anderen Vertragspartei ausschließen.

Artikel 3

Zur Förderung ihrer Zusammenarbeit stellen die Vertragsparteien einen "Gemeinsamen Plan" auf. In dem Gemeinsamen Plan ist das Ergebnis der Überlegungen und Untersuchungen zur großzügigen Verbesserung der bestehenden und gegebenenfalls der neuen Fahrwasser in der Emsmündung zum Ausdruck zu bringen. Der Gemeinsame Plan ist den wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie den Bedürfnissen der Häfen und der Wirtschaft der Vertragsparteien fortlaufend anzupassen.

Artikel 4

(1) Sollte die heutige Südzufahrt vom Hauptfahrwasser zur Bucht von Watum nicht mehr mit Mitteln, die der Regierung des Königreichs der Niederlande wirtschaftlich vertretbar erscheinen, entsprechend den Interessen des Hafens Delfzijl offengehalten oder gegebenenfalls verbessert werden können, so ist das Königreich der Niederlande berechtigt, eine neue Verbindung herzustellen. Diese ist von ihm mit Einrichtungen zu versehen, welche nachteilige Wirkungen auf das Fahrwasser nach Emden ausschließen, und möglichst so zu gestalten, dass sie die Durchführung der Pläne zur Verbesserung des Fahrwassers nach Emden erleichtert.

(2) Bei der Planung der neuen Verbindung sind die Überlegungen und Untersuchungen im Sinne von Artikel 3 zu berücksichtigen.

Artikel 5

(1) Die Vertragsparteien werden im Dollart Landgewinnungs- und Eindeichungsarbeiten nur im gegenseitigen Einvernehmen durchführen.

(2) Absatz 1 gilt nicht für eine Fläche von etwa 1000 Hektar im niederländischen Teil des Dollart, die in Anlage A dargestellt ist.

Artikel 6

Bei der Durchführung dieses Vertrags werden die Vertragsparteien – außer den Interessen der See- und Binnenschifffahrt sowie der Häfen – auch die Funktion der Emsmündung als Vorfluter und Aufnahmebecken für die mit der Flut eindringenden Wassermengen sowie die Interessen des Küstenschutzes gebührend berücksichtigen.

Artikel 7

(1) Werden in diesem Vertrag die Begriffe

Emsmündung,
Bucht von Watum,
Zone südlich des Geisedammes,
Verbindungsline Großer Leuchtturm Borkum – Große Bake Rottumeroog,
Verbindungsline Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten,
Hauptfahrwasser,
Nordzufahrt vom Hauptfahrwasser zur Bucht von Watum,
Südzufahrt vom Hauptfahrwasser zur Bucht von Watum,
Ender Fahrwasser und
Obere Ems

verwendet, so sind hierfür die in Anlage B enthaltenen Bestimmungen maßgebend.

(2) Die in diesem Vertrag verwendeten Tiefenangaben beziehen sich auf das Seekartennull der deutschen Seekarten (mittleres Springniedrigwasser), soweit nichts anderes bestimmt ist.

KAPITEL 2

Wasserbauarbeiten

Artikel 8

Die Bundesrepublik Deutschland führt alle Wasserbauarbeiten zur Unterhaltung und Verbesserung des Hauptfahrwassers, des Emders Fahrwassers und der Oberen Ems durch. Sie führt außerdem im Hauptfahrwasser sonstige Wasserbauarbeiten durch, die den Interessen der deutschen Häfen dienen.

Artikel 9

Das Königreich der Niederlande führt alle Wasserbauarbeiten zur Unterhaltung und Verbesserung der Verbindungen zwischen den niederländischen Häfen und dem Hauptfahrwasser durch, einschließlich der damit unmittelbar zusammenhängenden Arbeiten im angrenzenden Teil des Hauptfahrwassers. Es führt außerdem im Hauptfahrwasser sonstige Wasserbauarbeiten durch, die den Interessen der niederländischen Häfen dienen.

Artikel 10

Wasserbauarbeiten, die sowohl unter Artikel 8 als auch unter Artikel 9 fallen, werden von der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt.

Artikel 11

Die Artikel 8 bis 10 finden auch auf die Durchführung von Neubauten Anwendung.

Artikel 12

Empfiehl es sich, aus Gründen der Technik oder der Wirtschaftlichkeit abweichend von den Artikeln 8 bis 11 zu verfahren, so können sich die Regierungen der Vertragsparteien über eine anderweitige Regelung einigen. Die Regierungen werden hierzu eine Empfehlung der Emskommission einholen.

KAPITEL 3

Seezeichen

Artikel 13

(1) Die Schifffahrtswege in der Emsmündung zwischen Emden, Delfzijl und der See werden durch Seezeichen auf dem Festland und in den Gewässern der Emsmündung gekennzeichnet. Diese Seezeichen müssen den Erfordernissen der Sicherheit der Schifffahrt entsprechen.

(2) Seezeichen im Sinne dieses Vertrags sind alle Einrichtungen – wie Leuchtfeuer, Baken, Tonnen, Luftschall-Nebelsignale und Funkfeuer –, die dazu dienen, dem Schiffsführer Hinweise für eine sichere Fahrt zu geben.

Artikel 14

Unterhalb der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten unterhält und betreibt jede Vertragspartei die Seezeichen, die sich auf dem zu ihrem Hoheitsgebiet gehörenden Festland befinden. Die Seezeichen in oder an der Bucht von Watum und in oder an der Nord- und Südzufahrt vom Hauptfahrwasser zur Bucht von Watum werden von dem Königreich der Niederlande, die Seezeichen in oder an dem Hauptfahrwasser werden von der Bundesrepublik Deutschland unterhalten und betrieben.

Artikel 15

Die Seezeichen oberhalb der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten, die in der Zone südlich des Geisedammes von dem Königreich der Niederlande, im übrigen von der Bundesrepublik Deutschland unterhalten und betrieben werden, sowie die funkttechnischen Anlagen, deren Wirkungsbereich über die in Artikel 14 bezeichneten Fahrwasser hinausreicht, fallen nicht unter diesen Vertrag. Hierfür gilt die durch Notenwechsel vom 3./20. September 1956 in Den Haag zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs der Niederlande getroffene Vereinbarung über den Austausch von Informationen betreffend die Einrichtung und Änderung von Küstenleuchttürmen.

KAPITEL 4

Kostenregelung

Artikel 16

Jede Vertragspartei trägt die Kosten für diejenigen Arbeiten und Maßnahmen, zu deren Vornahme sie nach diesem Verträge berechtigt oder verpflichtet ist.

Artikel 17

Die Regierungen der Vertragsparteien können – insbesondere im Falle des Artikels 12 – eine von Artikel 16 abweichende Kostenregelung vereinbaren.

Artikel 18

Verlangt bei Arbeiten nach Artikel 4 die Bundesrepublik Deutschland im Interesse des Fahrwassers nach Emden eine Lösung, die über die Abwendung von nachteiligen Wirkungen auf das Fahrwasser nach Emden hinausgeht, so hat sie einen Beitrag in Höhe der dadurch entstehenden Mehrkosten zu leisten.

KAPITEL 5

Strompolizei

Artikel 19

(1) Das Königreich der Niederlande nimmt die strompolizeilichen Aufgaben wahr, soweit sie sich beziehen auf

- a) die Bucht von Watum, sowie die Nordzufahrt und die Südzufahrt vom Hauptfahrwasser zur Bucht von Watum;
- b) die von dem Königreich der Niederlande durchgeführten Neubauten;
- c) die Zone südlich des Geisedammes.

(2) Im übrigen Tell der Emsmündung werden die strompolizeilichen Aufgaben von der Bundesrepublik Deutschland wahrgenommen.

Artikel 20

(1) Die strompolizeilichen Aufgaben erstrecken sich auf die Überwachung und den Schutz der hydrologischen Beschaffenheit, den Zustand der Fahrwasser, die Arbeiten und Anlagen in der Emsmündung sowie auf die Beaufsichtigung der Benutzung der Emsmündung durch Dritte.

(2) Diese Aufgaben erstrecken sich insbesondere auf

- a) Überwachung und Schutz von Wasserbauwerken sowie von Wasserbauarbeiten im Sinne des Kapitels 2;
- b) Überwachung und Schutz von Seezeichen im Sinne des Kapitels 3;
- c) Landgewinnungs- und Eindeichungsarbeiten im Sinne des Artikels 5;
- d) Maßnahmen zur Wracksuche, Wrackbezeichnung und Wrackbeseitigung;
- e) Maßnahmen zur Sammlung und Beseitigung von Schrott, Minen, Munition oder sonstigen gefährlichen Gegenständen;
- f) Maßnahmen zur Beseitigung von sonstigen Störungen der Schifffahrt;
- g) Kreuzungsanlagen;
- h) Anlagen durch Dritte, sofern die Anlagen in der Emsmündung liegen oder in die Emsmündung hineinragen oder das Wasser oder den Untergrund der Emsmündung beeinflussen können;
- i) Sand-, Kies- und Schlickentnahme.

(3) Zu den strompolizeilichen Aufgaben gehört nicht die Überwachung des Schiffsverkehrs, der Fischerei und der Jagd.

Artikel 21

Bei der Wahrnehmung der strompolizeilichen Aufgaben wendet jede Vertragspartei ihre Rechtsvorschriften an. Diese sind der Emskommission bekannt zu geben.

KAPITEL 6

Mitteilungen und Einwendungen

Artikel 22

(1) Wenn eine der beiden Vertragsparteien beabsichtigt, neue Wasserbauarbeiten oder neue Seezeichenarbeiten auszuführen oder deren Ausführung zuzulassen, wird sie der Emskommission davon möglichst frühzeitig vor Baubeginn Mitteilung machen. Das gleiche gilt für strompolizeiliche Maßnahmen, welche die Interessen der anderen Vertragspartei betreffen können.

(2) Diese Mitteilungspflicht erstreckt sich auf alle Wasserbauarbeiten im Hauptfahrwasser nach Artikel 9.

Artikel 23

(1) Jede Vertragspartei kann gegen geplante oder begonnene Arbeiten und Maßnahmen oder gegen Unterlassungen auf den Gebieten des Wasserbaues, der Seezeichen und der Strompolizei in angemessener Frist bei der Emskommission Einwendungen erheben, die mit einer zu erwartenden oder eingetretenen Verletzung der in diesem Vertrag eingegangenen Verpflichtungen begründet werden müssen.

(2) Einwendungen nach Absatz 1 und Schiedsanträge nach Kapitel 12 können nicht auf den Gemeinsamen Plan gegründet werden, Dies schließt nicht aus, Ergebnisse und Untersuchungen im Rahmen des Gemeinsamen Planes als Beweismittel anzuführen.

Artikel 24

(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 sie die nachteiligen Wirkungen nicht oder nicht in vollem Umfange vorausgesehen oder wenn eine von ihr nach Artikel 23 Abs.1 erhobene Einwendung nicht zum Erfolg geführt hat.

(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 25

Die Verpflichtungen nach Artikel 22 und die Rechte nach den Artikeln 23 und 24 beziehen sich nicht auf die Obere Ems.

Artikel 26

(1) Jede Vertragspartei ist verpflichtet, die Ausführung geplanter Arbeiten und Maßnahmen, gegen welche die andere Vertragspartei Einwendungen erhoben hat, zurückzustellen, bis die Regierungen der Vertragsparteien eine Empfehlung der Emskommission gemäß Artikel 31 Abs.1 angenommen oder ihre Beratungen gemäß Artikel 31 Abs. 2 abgeschlossen haben, es sei denn, dass die andere Vertragspartei sich mit einer anderen Regelung einverstanden erklärt. Dem Abschluss der Beratungen zwischen den Regierungen steht die Abgabe der Erklärung gemäß Artikel 31 Abs.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.

(3) Bestehen Meinungsverschiedenheiten über Arbeiten der in Artikel 4 bezeichneten Art, so können diese erst nach Abschluss des in Kapitel 12 geregelten Schiedsverfahrens durchgeführt werden, es sei denn, dass diese Angelegenheit nicht innerhalb von drei Monaten nach Abschluss der Beratungen zwischen den Regierungen der Vertragsparteien dem Schiedsgericht unterbreitet worden ist.

KAPITEL 7

Vermessungen, Lotungen und hydrologische Untersuchungen

Artikel 27

(1) Jede Vertragspartei kann Vermessungen, Lotungen und hydrologische Untersuchungen in der Emsmündung seewärts der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten durchführen.

(2) Oberhalb der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten werden die Vermessungen, Lotungen und hydrologischen Untersuchungen in der Zone südlich des Geisedammes von dem Königreich der Niederlande, im übrigen von der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt.

(3) Vermessungen, Lotungen und hydrologische Untersuchungen einer Vertragspartei in dem der anderen Vertragspartei nach Absatz 2 vorbehaltenen Gebiet sind mit deren Zustimmung zulässig.

Artikel 28

Die Ergebnisse der Vermessungen, Lotungen und hydrologischen Untersuchungen sind auszutauschen.

KAPITEL 8

Emskommission

Artikel 29

(1) Die Vertragsparteien setzen eine ständige deutsch-niederländische Emskommission ein.

(2) Jede Regierung ernennt drei Sachverständige als Emskommissare; von denen je zwei mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sein sollen. Die ersten Emskommissare werden innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Vertrags ernannt. Die Regierungen können Stellvertreter der Kommissare ernennen.

(3) Die Emskommission tritt mindestens einmal im Jahre, sonst nach eigenem Ermessen oder auf Antrag einer der beiden Regierungen zusammen. Zu den Sitzungen der Emskommission können weitere Sachverständige zugezogen werden.

(4) Die Emskommission kann sich eine Geschäftsordnung geben.

Artikel 30

Die Emskommission hat folgende Aufgaben:

- a) Beratungen über Fragen auf dem Gebiet des Wasserbaues, der Seezeichen, der Strompolizei, der Vermessungen, Lotungen und hydrologischen Untersuchungen, der Landgewinnung, der Eindeichung, des Küstenschutzes und der Sand-, Kies- und Schillentnahme,
- b) Besichtigungen der Fahrwasser und der Seezeichen,
- c) Berichterstattung über die Ergebnisse der Besichtigungen an die Regierungen,
- d) Vorlage von Empfehlungen an die Regierungen,
- e) Erstattung von Gutachten über alle Fragen, welche die Regierungen ihr vorlegen,
- f) Entgegennahme der Mitteilungen nach Artikel 22,
- g) Prüfung der nach Artikel 23 erhobenen Einwendungen und der nach Artikel 24 geltend gemachten Ansprüche.

Artikel 31

(1) Die Emskommission wird in den Fällen des Artikels 30 Buchstabe g bestrebt sein, den Regierungen der Vertragsparteien Empfehlungen vorzulegen.

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

(3) Gelingt dies nicht oder können sich die Regierungen der Vertragsparteien trotz einer Empfehlung der Emskommission nicht einigen, so gelten die Beratungen auf die Erklärung einer der beiden Regierungen hin als abgeschlossen. Jede Regierung kann sodann wegen dieser Streitigkeit das in Kapitel 12 vorgesehene Schiedsgericht anrufen.

KAPITEL 9

Sonderregelungen

Artikel 32

(1) Hängt die Anwendbarkeit eines Rechtssatzes davon ab, in welchem Gebiet sich ein Wasserfahrzeug befindet oder in welchem Gebiet sein Reiseweg verläuft, so gilt hinsichtlich der Emsmündung – soweit in diesem Verträge oder in anderen zwischenstaatlichen Verträgen, an denen beide Vertragsparteien beteiligt sind, nicht etwas anderes bestimmt ist – Folgendes:

Deutsche Wasserfahrzeuge gelten als im Anwendungsbereich des deutschen, niederländische Wasserfahrzeuge als im Anwendungsbereich des niederländischen Rechts befindlich;

Wasserfahrzeuge eines dritten Landes gelten als im Anwendungsbereich des Rechts

- a) des ersten Bestimmungshafens befindlich, wenn sie von See kommen,
- b) des letzten Ausgangshafens befindlich, wenn sie nach See fahren,
- c) des Bestimmungshafens befindlich, wenn sie zwischen einem Hafen an der Emsmündung und einem anderen Hafen an oder oberhalb der Emsmündung verkehren.

(2) Die Regelung in Absatz 1 gilt auch für die an Bord befindlichen Personen und Sachen.

Artikel 33

(1) Für die Zuständigkeit der Polizeibehörden, der Strafverfolgungsbehörden und der Gerichte gilt Artikel 32 entsprechend.

(2) Kann eine Strafverfolgung von der zuständigen Vertragspartei nicht durchgeführt werden, weil sich der Täter im Machtbereich der anderen Vertragspartei befindet und nicht ausgeliefert werden kann, so finden die allgemeinen Bestimmungen dieser Vertragspartei über den Geltungsbereich des Strafrechts und über die Zuständigkeit der Behörden Anwendung.

(3) Die Polizeibeamten der nicht zuständigen Vertragspartei sind berechtigt, nach den Vorschriften ihres Staates in Vertretung der Polizeibeamten der zuständigen Vertragspartei zur Abwendung einer offensichtlich unmittelbar drohenden Gefahr oder auf Ersuchen der Polizeibehörde der zuständigen Vertragspartei

- a) die erforderlichen unaufschiebbaren Maßnahmen zu treffen,

- b) Ausweise und sonstige Urkunden zu prüfen,
- c) Erkennungszeichen von Wasserfahrzeugen festzustellen und
- d) Beweismittel zu sichern.

Die Polizeibeamten sind verpflichtet, unverzüglich der Polizeibehörde der zuständigen Vertragspartei ihre Feststellung mitzuteilen sowie ihre etwaigen Protokolle und andere Unterlagen zu übergeben. Die vorschriftsmäßig aufgenommenen Protokolle haben die gleiche rechtliche Bedeutung wie die von den entsprechenden Beamten der anderen Vertragspartei aufgenommenen Protokolle.

(4) Wird von einem nach Absatz 3 tätig werdenden Beamten eine Person festgenommen, so ist diese innerhalb von 24 Stunden nach der Festnahme den Behörden der zuständigen Vertragspartei zu übergeben, sofern nicht die Person die Staatsangehörigkeit der nicht zuständigen Vertragspartei besitzt oder einen Anspruch auf politisches Asyl geltend macht.

(5) Die Polizeibehörde jeder Vertragspartei ist verpflichtet, die Polizeibehörde der anderen Vertragspartei über Vorfälle und Ermittlungen zu unterrichten, die für die Ausübung des Dienstes dieser Behörde von Interesse sind. Unberührt bleiben die innerstaatlichen Vorschriften, die für die Erteilung der Auskünfte eine Ermächtigung anderer Behörden voraussetzen.

(6) Die strafrechtlichen Bestimmungen der einen Vertragspartei zum Schutze von Amtshandlungen und zum Schutze von Beamten gelten auch für strafbare Handlungen, die gegenüber den nach Absatz 3 tätig werdenden Beamten der anderen Vertragspartei begangen werden.

Artikel 34

(1) Für den Verkehr von Wasserfahrzeugen in der Emsmündung gelten die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vorbehaltlich der von beiden Vertragsparteien zu vereinbarenden abweichenden und ergänzenden Vorschriften. Diese in niederländischer und deutscher Sprache abzufassenden Vorschriften werden nach Maßgabe der innerstaatlichen Gesetze erlassen. Die erforderlichen Besprechungen beginnen spätestens drei Monate nach Inkrafttreten dieses Vertrags. Solange diese Vorschriften nicht vereinbart worden sind, bleiben die bestehenden speziellen Vorschriften für den Verkehr in der Emsmündung in Kraft.

(2) Zur Abwehr von auftretenden örtlichen Gefahren sind die notwendigen zeitweiligen polizeilichen Anordnungen in der Zone südlich des Geisedammes, in der Bucht von Watum, in der Nord- und in der Südzufahrt vom Hauptfahrwasser zur Bucht von Watum sowie in etwaigen neuen Verbindungen zwischen den niederländischen Häfen an der Emsmündung und dem Hauptfahrwasser von der zuständigen niederländischen Behörde, im übrigen von der zuständigen deutschen Behörde zu erlassen. Sie sind der entsprechenden Behörde der anderen Vertragspartei unverzüglich mitzuteilen und auf deren Antrag gemeinschaftlich zu überprüfen und gegebenenfalls zu ändern.

(3) Für die polizeiliche Überwachung der Schiffssicherheit (Ausrüstung, Einrichtung, Freibord und Besetzung der Wasserfahrzeuge) und des Verkehrs sowie für die Verfolgung von Verstößen gegen Schiffssicherheits- und Verkehrsvorschriften gilt die Regelung des Artikels 33. Stößt ein niederländisches oder deutsches Fahrzeug mit einem Fahrzeug eines dritten Landes zusammen, so ist für die polizeilichen Ermittlungen, die Untersuchung des Unfalles und die Strafverfolgung nur die Vertragspartei zuständig, deren Fahrzeug an dem Unfall beteiligt ist.

Artikel 35

(1) Die Fischerei- und Jagdaufsicht wird in den unter Artikel 41 Abs. 1 und Artikel 42 Abs. 1 bezeichneten Gebieten gemeinsam ausgeübt. Jedoch sind für die deutschen Fischer und Jäger die deutschen Fischerei- und Jagdaufsichtsbeamten, für die niederländischen Fischer und Jäger die niederländischen Fischerei- und Jagdaufsichtsbeamten zuständig. Wird ein Täter auf frischer Tat betroffen, so sind die Aufsichtsbeamten der beiden Vertragsparteien berechtigt, auch in Vertretung der zuständigen Beamten der anderen Vertragspartei die Ausweise zu prüfen, die Erkennungszeichen der Fahrzeuge festzustellen und Beweismittel zu sichern. Die Aufsichtsbeamten sind verpflichtet, den zuständigen Beamten der anderen Vertragspartei das Feststellungsergebnis so schnell wie möglich mitzuteilen und ihnen auf Verlangen die Fortsetzung der Feststellungen zu überlassen.

(2) Artikel 33 Abs.2 und 6 gelten entsprechend.

Artikel 36

(1) Die Grenzaufsicht in der Emsmündung wird nach Maßgabe des innerstaatlichen Rechtes ausgeübt:

- a) wenn ein Wasserfahrzeug von See kommt, durch die Grenzaufsichtsbehörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der erste Bestimmungshafen des Fahrzeugs liegt,
- b) wenn ein Wasserfahrzeug nach See fährt, durch die Grenzaufsichtsbehörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der letzte Ausgangshafen des Fahrzeugs liegt,
- c) wenn ein Wasserfahrzeug zwischen einem Hafen an der Emsmündung und einem anderen Hafen an oder oberhalb der Emsmündung verkehrt, bis zu einer Entfernung von zwei Seemeilen von dem Ausgangshafen oder, wenn der Ausgangshafen nicht an der Emsmündung liegt, von dem Eintritt in die Emsmündung durch die Grenzaufsichtsbehörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Ausgangshafen des Fahrzeugs liegt; im übrigen durch die Grenzaufsichtsbehörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Bestimmungshafen liegt.

(2) Die Vertragsparteien haben darüber hinaus das Recht, in der Emsmündung alle Wasserfahrzeuge durch ihre Grenzaufsichtsbehörden insoweit zu kontrollieren, als dies zur Feststellung des Bestimmungs- oder Ausgangshafens des Fahrzeugs erforderlich ist. Die Grenzaufsichtsbehörden nehmen solche Kontrollen nur bei Verdacht eines Missbrauches vor, ins-

besondere bei dem Verdacht, dass die Flaggensetzung eines Schiffes seinem tatsächlichen Bestimmungs- oder Ausgangshafen nicht entspricht.

(3) Im Interesse der Schmuggelbekämpfung in der Emsmündung unterstützen sich die Zollbehörden beider Vertragsparteien bei der Durchführung ihrer Grenzaufsichtsaufgaben nach den Absätzen 1 und 2. Sie erteilen sich hierzu unaufgefordert oder auf Verlangen so schnell wie möglich die Auskünfte, die für die Ausübung ihres Dienstes von Interesse sind. Unberührt bleiben die innerstaatlichen Vorschriften, die für die Erteilung der Auskünfte eine Ermächtigung anderer Behörden voraussetzen.

(4) Die Regelung der Absätze 1 bis 3 gilt nicht für die Obere Ems, in der ausschließlich die deutschen Grenzaufsichtsbehörden zuständig sind. Der Eintritt in die Emsmündung im Sinne des Absatzes 1 Buchstabe c wird in diesem Falle von der westlichen und südlichen Begrenzung der Oberen Ems an gerechnet.

(5) Artikel 33 Abs. 2 und 6 gelten entsprechend.

Artikel 37

Zur Vornahme gesundheitspolizeilicher Maßnahmen sind die Behörden der Vertragspartei zuständig, deren Hafen angelaufen wird.

Artikel 38

Die durch Notenwechsel vom 25./30. Januar 1958 in Den Haag zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs der Niederlande getroffene Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Rettung von Menschenleben in der Nordsee zwischen dem 6. und 7. Meridian östlicher Länge gilt in der Emsmündung auch ostwärts des 7. Meridians östlicher Länge.

Artikel 39

(1) Im Falle eines Zusammenstoßes von Seeschiffen oder von See- und Binnenschiffen in der Emsmündung findet das in Brüssel am 23. September 1910 unterzeichnete Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen Anwendung. Sind an einem Zusammenstoß von Schiffen in der Emsmündung ausschließlich Binnenschiffe beteiligt, so gelten, soweit die Ersatzpflicht in Betracht kommt, wegen des den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen zugefügten Schadens die Bestimmungen dieses Übereinkommens mit Ausnahme von Artikel 8 entsprechend.

(2) Führt die Anwendung des Artikels 32 dazu, dass für die gerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen sowohl deutsches als auch niederländisches Recht gilt, so hat der Kläger die Wahl zwischen den nach deutschem und den nach niederländischem Recht zuständigen Gerichten. Führt die Anwendung des Artikels 32 dazu, dass für die gerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen weder deutsches noch niederländisches Recht gilt, so gilt der Ort des Zusammenstoßes als im Anwendungsbereich sowohl des deutschen

als auch des niederländischen Rechts belegen; der Kläger hat die Wahl zwischen den nach deutschem und den nach niederländischem Recht zuständigen Gerichten.

(3) Wenn eine Vertragspartei beabsichtigt, eine künftige zwischenstaatliche Vereinbarung über die Vereinheitlichung von Regeln über die Ersatzpflicht oder die zivilgerichtliche Zuständigkeit bei Zusammenstößen von Binnenschiffen zu ratifizieren oder ihr beizutreten, die mit den nach Absatz 1 oder 2 anwendbaren Bestimmungen nicht übereinstimmt, werden sich die Vertragsparteien über eine Änderung der Regelung des Absatzes 1 oder 2 verständigen, die es dieser Vertragspartei ermöglicht, die zwischenstaatliche Vereinbarung zu ratifizieren oder ihr beizutreten.

Artikel 40

(1) Der Lotsdienst auf von See kommenden oder nach See fahrenden Schiffen wird wahrgenommen

von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, wenn die Schiffe einen deutschen Hafen anlaufen oder verlassen;

von der Regierung des Königreichs der Niederlande, wenn die Schiffe einen niederländischen Hafen anlaufen oder verlassen.

(2) Für den Lotsdienst auf Schiffen, die zwischen deutschen und niederländischen Häfen verkehren, sind die von der niederländischen oder der deutschen Regierung zugelassenen Lotsen zuständig.

Artikel 41

(1) Seewärts der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten sind niederländische und deutsche Fischer in der Emsmündung und darüber hinaus bis zu einer auf den jeweiligen Wasserstand bezogenen Tiefe von 6 Fuß (1,80 m) an das Ufer jeder Vertragspartei heran nach Maßgabe der Absätze 3 bis 5 gleichberechtigt zur Ausübung der Fischerei zugelassen (gemeinsames Fischereigebiet). Zu diesem gemeinsamen Fischereigebiet gehören nicht die Priele und die Westeralje. Die Eingänge der Priele werden bei Bedarf von dem Königreich der Niederlande westlich des Hauptfahrwassers und von der Bundesrepublik Deutschland östlich des Hauptfahrwassers durch Baken deutlich sichtbar gekennzeichnet. Für die Abgrenzung der Westeralje gilt die Abgrenzung der Emsmündung.

(2) Außerhalb des gemeinsamen Fischereigebietes bleiben die Fischereirechte für deutsche Fischer vor der deutschen Küste und für niederländische Fischer vor der niederländischen Küste unberührt.

(3) Das im gemeinsamen Fischereigebiet gegenseitig zugestandene Recht der Befischung schließt jede Art der Fischerei ein. Die Muschelfischerei östlich der Ostbegrenzung des Hauptfahrwassers bleibt jedoch den deutschen Fischern vorbehalten.

- (4) a) Innerhalb des gemeinsamen Fischereigebietes ist für die Fischereiausübung südöstlich der Verbindungslinie Großer Leuchtturm Borkum-Große Bake Rottumeroog, eine schriftliche Zulassung erforderlich. Seewärts dieser Linie kann die Fischerei ohne schriftliche Zulassung ausgeübt werden.
- b) Die schriftliche Zulassung erhalten alle an der Ems von Norddeich bis Usquert mindestens ein Jahr lang ansässigen Fischer für die Dauer ihres festen Wohnsitzes in diesem Gebiet.
- c) In besonders begründeten Ausnahmefällen können kurzfristige schriftliche Zulassungen (Sonderzulassungen) auch solchen deutschen und niederländischen Fischern erteilt werden, die nicht an der Ems von Norddeich bis Usquert ihren festen Wohnsitz haben.
- d) Die Zulassungen und Sonderzulassungen werden für deutsche Fischer vom Staatlichen Fischereiamt in Bremerhaven, für niederländische Fischer von der Fischereiinspektion in Amsterdam ausgestellt.
- e) Die Listen der Zulassungen und Sonderzulassungen sind zwischen den zuständigen deutschen und niederländischen Stellen regelmäßig auszutauschen.

(5) Die Vertragsparteien werden nach Inkrafttreten dieses Vertrags die Ausübung der Fischerei in dem gemeinsamen Fischereigebiet, insbesondere die Anpassung der Schonzeiten, im gegenseitigen Einvernehmen regeln. Die erste derartige Regelung soll binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten dieses Vertrags getroffen werden.

Artikel 42

(1) Die Jagd seewärts der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten in der Emsmündung ruht. Jedoch werden auf den Sandbänken des Möwensteert deutsche und niederländische Jäger nach Maßgabe der Bestimmungen der Absätze 2 und 3 zur Ausübung der Robbenjagd zugelassen.

(2) Die Jagderlaubnis für die Robbenjagd wird an deutsche Jäger von dem Kreisjägermeister in Norden und an niederländische Jäger von dem "Directeur van het Faunabeheer bij het Ministerie van Landbouw en Visserij" (Direktor für Faunaverwaltung beim niederländischen Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei) erteilt.

(3) Im gegenseitigen Einvernehmen werden alljährlich geregelt

- a) die Höhe des Abschusses,
- b) die Höchstzahl der Jäger,
- c) die Jagdzeit und Jagdausübung im Rahmen der Jagdgesetze der beiden Vertragsparteien.

(4) Die Höhe des Abschusses und die Höchstzahl der Jäger sind für beide Vertragsparteien gleich.

Artikel 43

Wenn Gegenstände in der Nähe der niederländischen Küste, in der Zone südlich des Geisedammes oder an den in die Bucht von Watum einbezogenen Teilen der Sandbänke strandtriftig werden, ist niederländisches Recht anzuwenden; in den übrigen Teilen der Emsmündung wird auf Strandgut deutsches Recht angewandt.

Artikel 44

Die Grenzabfertigung findet ausschließlich in den Häfen statt.

Artikel 45

Die Vertragsparteien werden die Schifffahrt von und nach den Häfen der anderen Vertragspartei an der Emsmündung nicht behindern. Befahrungsabgaben werden nicht erhoben.

KAPITEL 10

Staatsgrenze

Artikel 46

(1) Die Bestimmungen dieses Vertrags berühren nicht die Frage des Verlaufs der Staatsgrenze in der Emsmündung. Jede Vertragspartei behält sich insoweit ihren Rechtsstandpunkt vor.

(2) Jede Vertragspartei kann die Frage des Verlaufs der Staatsgrenze in der Emsmündung dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung vorlegen oder dem schiedsgerichtlichen Verfahren nach dem am 20. Mai 1926 in Den Haag unterzeichneten Deutsch-Niederländischen Schiedsgerichts- und Vergleichsvertrag unterwerfen.

Artikel 47

(1) Eine Entscheidung nach Artikel 46 Abs. 2 lässt die Artikel 1 bis 31, 37, 38, 40, 41, 42, 44, 45, 48 bis 54 und die Artikel 1 bis 4 des Schlussprotokolls unberührt. Eine solche Entscheidung lässt auch Artikel 33 Abs. 2 unberührt, soweit er sich auf Kapitel 5 bezieht.

(2) Hinsichtlich der Artikel 32 bis 36, 39 und 43 kann jede Vertragspartei, falls sie eine Neuregelung in Bezug auf eine oder mehrere dieser Bestimmungen für erforderlich hält, die andere Vertragspartei um Aufnahme entsprechender Verhandlungen bitten. Führen die Verhandlungen innerhalb einer angemessenen Frist, die ein Jahr nach Ersuchen um Aufnahme von Verhandlungen nicht überschreiten darf, zu keiner Einigung, so kann die Vertragspartei, die die Änderung einer bisherigen Regelung wünschte, die in Betracht kommende Bestimmung der anderen Vertragspartei gegenüber schriftlich kündigen. Die betreffende Bestimmung tritt ein Jahr nach Eingang der schriftlichen Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft. Jede Vertragspartei kann nach der Kündigung den in Artikel 13 ff. des am 20. Mai 1926 in Den Haag unterzeichneten Deutsch-Niederländischen Schiedsgerichts- und Vergleichsvertrags vorgesehenen Ständigen Vergleichsrat anrufen.

KAPITEL 11

Sonstige Fragen und Revision

Artikel 48

Die beiden Vertragsparteien werden auch bei den in diesem Verträge nicht ausdrücklich geregelten Fragen, die sich in der Emsmündung ergeben und gemeinsame Interessen betreffen, im Geiste guter Nachbarschaft zusammenarbeiten.

Artikel 49

(1) Wenn wesentliche Veränderungen der diesem Verträge zugrunde liegenden Verhältnisse oder bei Abschluss dieses Vertrags nicht vorhergesehene Entwicklungen oder Ereignisse eintreten, werden die Vertragsparteien eine Revision dieses Vertrags vornehmen.

(2) Bei Meinungsverschiedenheiten über das Vorliegen eines Revisionsgrundes entscheidet das in Kapitel 12 vorgesehene Schiedsgericht.

(3) Kommt eine Revision nicht in angemessener Frist zustande, so kann jede Vertragspartei den in Artikel 47 Abs.2 bezeichneten Ständigen Vergleichsrat anrufen.

KAPITEL 12

Schiedsgericht

Artikel 50

Zur Entscheidung aller Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien, welche die Auslegung oder Anwendung dieses Vertrags betreffen, einschließlich der in Artikel 49 Abs. 2 genannten Streitigkeiten, wird unter Ausschluss anderer vertraglicher Regelungen über die Schlichtung von Streitigkeiten ein Schiedsgericht gebildet.

Artikel 51

(1) Das Schiedsgericht besteht aus einem ständigen Vorsitzenden und aus vier Beisitzern, die für jeden einzelnen Streitfall zu ernennen sind. Bei Ausscheiden oder Verhinderung des Vorsitzenden wird sein Amt von einem Stellvertreter versehen.

(2) Der Vorsitzende und sein Stellvertreter dürfen nicht die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien besitzen. Sie dürfen weder ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Gebiete einer der beiden Vertragsparteien haben noch in deren Diensten stehen.

(3) Als Vorsitzenden und als seinen Stellvertreter berufen die Regierungen der Vertragsparteien in beiderseitigem Einvernehmen Persönlichkeiten, welche die erforderlichen Voraussetzungen für die Ausübung der obersten richterlichen Ämter in ihrem Heimatland erfüllen oder Rechtsgelehrte von anerkannter Sachkenntnis auf dem Gebiet des internationalen Rechtes sind.

(4) Die Amtszeiten des Vorsitzenden und seines Stellvertreters betragen fünf Jahre, mit Ausnahme der Amtszeit des nach Inkrafttreten dieses Vertrags erstmalig berufenen Stellvertreters, die sechs Jahre beträgt. Sie verlängern sich in der Folgezeit jeweils um fünf Jahre, sofern die Regierung einer Vertragspartei der Regierung der anderen Vertragspartei nicht vor Ablauf der Amtszeit den Wunsch auf Berufung eines anderen Vorsitzenden oder Stellvertreters erklärt.

(5) Haben sich die Regierungen innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrags über die Person des Vorsitzenden oder seines Stellvertreters nicht geeinigt, so kann der Präsident des Internationalen Gerichtshofes in Den Haag von beiden Regierungen gemeinsam oder von einer von ihnen gebeten werden, den Vorsitzenden oder dessen Stellvertreter zu bestimmen. Ist der Präsident verhindert oder besitzt er die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien, so nimmt der Vizepräsident oder, wenn auch dieser verhindert oder Staatsangehöriger einer der beiden Vertragsparteien ist, das dienstälteste Mitglied des Internationalen Gerichtshofes, das nicht Staatsangehöriger einer der beiden Vertragsparteien ist, die Bestimmung des Vorsitzenden oder des Stellvertreters vor. Entsprechendes gilt, falls sich nach Ablauf der Amtszeit die Regierungen nicht über die Person eines neuen Vorsitzenden oder Stellvertreters einigen.

(6) Fällt eine der in Absatz 2 bezeichneten Voraussetzungen in der Person des Vorsitzenden oder seines Stellvertreters weg oder scheidet der Vorsitzende oder sein Stellvertreter aus einem sonstigen Grunde vor Ablauf der Amtszeit aus, so wird für den Rest seiner Amtszeit ein Nachfolger berufen, der den Bedingungen der Absätze 2 und 3 entspricht. Auf das Verfahren bei der Berufung findet Absatz 5 entsprechende Anwendung; die Verlängerung der Amtszeit des Nachfolgers bestimmt sich nach Absatz 4 Satz 2.

(7) Sobald der Vorsitzende den Regierungen die in Artikel 52 Abs. 3 vorgesehene Mitteilung macht, ernennt jede Regierung zwei Beisitzer, von denen einer die Staatsangehörigkeit eines dritten Staates besitzt und weder seinen gewöhnlichen Aufenthalt im Gebiet einer der beiden Vertragsparteien hat noch in deren Diensten steht. Wenn eine Regierung die von ihr zu ernennenden Beisitzer nicht innerhalb eines Monats nach der in Artikel 52 Abs. 3 vorgesehenen Mitteilung ernannt hat, kann die andere Regierung den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes bitten, den oder die fehlenden Beisitzer zu ernennen. Absatz 5 Satz 2 findet entsprechende Anwendung.

(8) Falls eine der in Absatz 7 bezeichneten Voraussetzungen in der Person eines Beisitzers wegfällt oder ein Beisitzer aus einem sonstigen Grunde ausscheidet, ist der freiwerdende Sitz unter entsprechender Anwendung von Absatz 7 wieder zu besetzen.

(9) Das Schiedsgericht bestimmt selbst den Ort seiner Sitzungen. Es werden ihm zwei Sekretäre beigegeben, von denen jede Regierung einen ernennt.

Artikel 52

(1) Will die Regierung einer Vertragspartei dem Schiedsgericht eine Streitigkeit zur Entscheidung unterbreiten, so reicht sie bei dem Vorsitzenden eine summarische Klageschrift ein und leitet gleichzeitig der Regierung der anderen Vertragspartei ein Doppel dieser Klageschrift zu.

(2) Falls die Regierungen der beiden Vertragsparteien eine Streitigkeit im Sinne von Artikel 50 im beiderseitigen Einvernehmen dem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreiten wollen, reichen sie bei dem Vorsitzenden einen Schiedsvertrag ein, in dem sie den Streitgegenstand festgelegt haben.

(3) Der Vorsitzende erörtert zunächst die Streitigkeit mit beiden Regierungen, um eine Einigung herbeizuführen. Betrachtet er seine Bemühungen als erfolglos, so teilt er dies beiden Regierungen mit

(4) Nachdem die Beisitzer ernannt oder bestimmt sind, reicht die Regierung, die dem Schiedsgericht eine Streitigkeit nach Absatz 1 zur Entscheidung unterbreitet hat, unverzüglich eine endgültige Klageschrift bei dem Vorsitzenden ein.

(5) Das Schiedsgericht kann durch eine nochmalige Erörterung der ihm unterbreiteten Streitigkeit mit beiden Regierungen auf eine gütliche Einigung hinwirken.

Artikel 53

(1) Das Schiedsgericht entscheidet auf Grund der Bestimmungen dieses Vertrags und der allgemeinen Regeln des Völkerrechts.

(2) Für das Verfahren vor dem Schiedsgericht gelten sinngemäß die Bestimmungen der Artikel 63 bis 82 des Haager Abkommens zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle vom 18. Oktober 1907.

(3) Auf Antrag einer der beiden Regierungen kann der Vorsitzende in dringenden Fällen bereits vor Berufung der Beisitzer einstweilige Anordnungen treffen. Auf Antrag einer der Regierungen entscheidet das Schiedsgericht darüber, ob die von dem Vorsitzenden getroffene einstweilige Anordnung aufzuheben ist. Das Schiedsgericht ist zum Erlass einstweiliger Anordnungen nach Anhörung der Parteien befugt.

Artikel 54

Die Kosten für den Vorsitzenden des Schiedsgerichts, für seinen Stellvertreter und für die beiden Beisitzer, die Staatsangehörige eines dritten Staates sind, werden von den Vertragsparteien je zur Hälfte getragen. Jede Vertragspartei trägt die Kosten für den von ihr ernannten weiteren Beisitzer, für den von ihr ernannten Sekretär sowie für ihre Vertretung im Verfahren vor dem Schiedsgericht. Die sonstigen Kosten des Schiedsgerichts werden von den Vertragsparteien je zur Hälfte getragen.

ZU URKUND DESSEN haben die Bevollmächtigten der Vertragsparteien diesen Vertrag, der Bestandteil des heute unterzeichneten Ausgleichsvertrags ist, unterschrieben.

GESCHEHEN zu Den Haag am 8. April 1960, in zwei Urschriften, jede in deutscher und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

von Brentano

Lahr

Für das Königreich der Niederlande:

J. M. A. H. Luns

H. R. van Houten

Anlage B

Begriffsbestimmungen zu Artikel 7

§ 1

Unter "Emsmündung" wird das Gebiet innerhalb folgender Linien verstanden:

in der See

auf der Grenze des Küstenmeeres zur hohen See;

vom Schnittpunkt der Grenze des Küstenmeeres zur hohen See mit der 6 m-Tiefenlinie am Nordostrand der Westerems

folgend der 6 m-Tiefenlinie am Nordostrand der Westerems und des Randzel-Gats in südöstlicher Richtung bis vor das Leuchtfeuer Binnenrandzel, dann überspringend auf die 6 m-Tiefenlinie am Nordostrand des Emshörn-Fahrwassers, folgend dieser 6 m-Tiefenlinie bis zum Schnittpunkt mit dem Breitengrad 53°26' 34" N;

vom Schnittpunkt der 6 m-Tiefenlinie mit dem Breitengrad 53°26' 34" N

folgend diesem Breitengrad nach Osten bis zum Schnittpunkt mit dem wasserseitigen Deichfuß, folgend diesem Deichfuß in etwa südlicher Richtung bis zur vorspringenden Deichecke westlich Rysum, ungefähre Lage 53° 22' 50 " N und 7° 00' 54" O, dann folgend dem wasserseitigen Fuß des in Bau befindlichen Abschlussdammes und des daran anschließenden Leitdammes bis zur Knock;

von der Knock

folgend dem wasserseitigen Deichfuß entlang dem Emders Fahrwasser und der Oberen Ems bis zur Grenze der Gemeinden Jarssum und Widdelswehr in Ems-km 35,785;

von der Grenze der Gemeinden Jarssum und Widdelswehr in Ems-km 35,785

gradlinig in etwa südlicher Richtung zum trigonometrischen Punkt Pogum I (Messtischblatt 2609 Emden) auf der Deichecke westlich Pogum, ungefähre Lage 53° 19' 11" N und 7° 14' 58" O;

von dem trigonometrischen Punkt Pogum I (Messtischblatt 2609 Emden) auf der Deichecke westlich Pogum, ungefähre Lage 53° 19' 11" N und 7° 14' 58" O

folgend dem wasserseitigen Deichfuß entlang dem Dollart, folgend der Uferkante des Hoek von Reide und dem wasserseitigen Deichfuß entlang der Bucht von Watum bis zur nordöstlichen Deichecke bei Het Oude Schip, ungefähre Lage 53° 26' 05" N und 6° 52' 04" O;

von der nordöstlichen Deichecke bei Het Oude Schip, ungefähre Lage $53^{\circ}26'05''$ N und $6^{\circ}52'04''$ O

in etwa nordöstlicher Richtung bis zum Schnittpunkt der 6 m-Tiefenlinie am Südwestrand des Duke-Gats mit dem Breitengrad $53^{\circ}26'34''$ N;

vom Schnittpunkt der 6 m-Tiefenlinie am Südwestrand des Duke-Gats mit dem Breitengrad $53^{\circ}26'34''$ N

folgend der 6 m-Tiefenlinie am Südwestrand des Duke-Gats und der Alten Ems in etwa nordwestlicher Richtung, dann überspringend (unter Einbeziehung der vorspringenden Zunge des Horsborn Sandes in die Emsmündung) auf die 6 m-Tiefenlinie am Südwestrand des Horsborn Gats, dann folgend der 6 m-Tiefenlinie am Südwestrand des Horsborn Gats lind am Südrand des Hubert-Gats in etwa westlicher Richtung bis zum nördlichsten Punkt der 6 m-Linie, ungefähre Lage $53^{\circ}34'24''$ N und $6^{\circ}21'54''$ O;

vom nördlichsten Punkt der 6 m-Linie, ungefähre Lage $53^{\circ}34'24''$ N und $6^{\circ}21'54''$ O,

dem Breitengrad $53^{\circ}34'24''$ N folgend in westlicher Richtung bis zum Schnittpunkt des Breitengrades mit der Grenze des Küstenmeeres zur hohen See, dann folgend der Grenze des Küstenmeeres zur hohen See.

In die Emsmündung werden nicht einbezogen die vorhandenen Häfen, Anlegestellen und Sielausmündungen; die Umgrenzung der Emsmündung folgt an den Häfen, Anlegestellen und Sielausmündungen der wasserseitigen Kante der Molen und der sonstigen Bauwerke sowie den Verbindungslinien der Molenköpfe oder der wasserseitigen Spitzen der sonstigen Bauwerke.

§ 2

Unter "Bucht von Watum" wird das Gebiet innerhalb folgender Linien verstanden:

von der nordöstlichen Deichecke bei Het Oude Schip, ungefähre Lage $53^{\circ}26'05''$ N und $6^{\circ}52'04''$ O

in etwa nordöstlicher Richtung bis zum Schnittpunkt der 6 m-Tiefenlinie am Südwestrand des Duke-Gats mit dem Breitengrad $53^{\circ}26'34''$ N; von diesem Schnittpunkt in etwa südöstlicher Richtung zum Punkt $53^{\circ}25'42''$ N und $6^{\circ}55'00''$ O;

vom Punkt $53^{\circ}25'42''$ N und $6^{\circ}55'00''$ O

in etwa südlicher Richtung über die Barre zwischen dem Hund und dem Paap-Sand zum Punkt $53^{\circ}22'00''$ N und $6^{\circ}55'39''$ O;

vom Punkt $53^{\circ}22'00''$ N und $6^{\circ}55'39''$ O

in etwa südöstlicher Richtung zum Punkt $53^{\circ}19'36''$ N und $6^{\circ}59'40''$ O, von diesem Punkt in etwa östlicher Richtung über die Barre zwischen dem Paap-Sand und der Geise zum Punkt, ungefähre Lage $53^{\circ}19'18''$ N und $7^{\circ}02'44''$ O;

vom Punkt, ungefähre Lage $53^{\circ}19'18''$ N und $7^{\circ}02'44''$ O

in etwa südlicher Richtung auf der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten bis zum Schnittpunkt der Verbindungslinie mit dem wasserseitigen Deichfuß;

vom Schnittpunkt der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten mit dem wasserseitigen Deichfuß

folgend dem wasserseitigen Deichfuß bis zum Ausgangspunkt an der nordöstlichen Deichecke bei Het Oude Schip, ungefähre Lage $53^{\circ}26'05''$ N und $6^{\circ}52'04''$ O.

§ 3

Unter der "Zone südlich des Geisedammes" wird das Gebiet innerhalb folgender Linien verstanden:

vom Schnittpunkt des wasserseitigen Deichfußes auf dem niederländischen Ufer mit: der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten

folgend dieser Verbindungslinie in etwa nördlicher Richtung zum Punkt, ungefähre Lage $53^{\circ}19'18''$ N und $7^{\circ}02'44''$ O;

vom Punkt, ungefähre Lage $53^{\circ}19'18''$ N und $7^{\circ}02'44''$ O

in etwa östlicher Richtung bis zum Punkt $53^{\circ}19'13''$ N und $7^{\circ}11'35''$ O;

vom Punkt $53^{\circ}19'13''$ N und $7^{\circ}11'35''$ O

in etwa südlicher Richtung bis zum Schnittpunkt des wasserseitigen Deichfußes am Südrand des Dollart mit der deutsch-niederländischen Staatsgrenze, die in dem in Meppen am 2. Juli 1824 unterzeichneten Grenzvertrag zwischen den Niederlanden und Hannover festgelegt wurde;

vom Schnittpunkt des wasserseitigen Deichfußes am Südrand des Dollart mit der deutsch-niederländischen Staatsgrenze

folgend dem wasserseitigen Deichfuß entlang dem Dollart, folgend der Uferkante des Hoek von Reide und dem wasserseitigen Deichfuß auf dem niederländischen Ufer bis zum Ausgangspunkt, dem Schnittpunkt des wasserseitigen Deichfußes auf dem niederländischen Ufer mit der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten.

§ 4

Unter der "Verbindungsline Großes Leuchtturm Borkum-Große Bake Rottumeroog" wird verstanden die Linie

vom Großen Leuchtturm Borkum,

ungefähre Lage $53^{\circ}35' 25''$ N und $6^{\circ}39' 46''$ O

zur Großen Bake Rottumeroog,

ungefähre Lage $53^{\circ}32' 42''$ N und $6^{\circ}34' 37''$ O.

§ 5

Unter der "Verbindungsline Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten" wird verstanden die Linie

vom Leuchtturm Knock,

ungefähre Lage $53^{\circ}20' 25''$ N und $7^{\circ}02' 39''$ O

zum Kirchturm Termunten,

ungefähre Lage $53^{\circ}17' 58''$ N und $7^{\circ}02' 50''$ O.

§ 6

Unter "Hauptfahrwasser" wird verstanden der von den Vertragsparteien überwiegend gemeinsam benutzte Schifffahrtsweg, beginnend bei

der Grenze des Küstenmeeres zur Hohen See;

dann folgend

dem Hubert-Gat und der Wester-Ems, der Alten Ems und dem Randzel-Gat;

dann folgend

dem Duke-Gat;

dann folgend

dem Ostfriesischen Gatje

bis zur Linie

Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten.

§ 7

Unter "Nordzufahrt vom Hauptfahrwasser zur Bucht von Watum" wird verstanden

der Schiffahrtsweg vom Hauptfahrwasser über die Barre zwischen den Sänden Robben-Plate und Hund.

§ 8

Unter "Südzufahrt vom Hauptfahrwasser zur Bucht von Watum" wird verstanden

der Schiffahrtsweg vom Hauptfahrwasser über die Barre zwischen den Sänden Paap-Sand und Geise.

§ 9

Unter "Emder Fahrwasser" wird das Gebiet innerhalb folgender Linien verstanden:

vom Schnittpunkt des wasserseitigen Deichfußes auf dem deutschen Ufer mit der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten

folgend dem wasserseitigen Deichfuß in etwa östlicher Richtung bis zum Punkt 53°20' 12" N und 7°09' 38" O;

vom Punkt 53°20' 12" N und 7°09' 38" O

in südlicher Richtung zum Punkt, ungefähre Lage 53° 19' 14" N und 7°09' 38" O;

vom Punkt, ungefähre Lage 53°19' 14" N und 7°09' 38" O

in etwa westlicher Richtung zum Punkt, ungefähre Lage 53°19' 18" N und 7°02' 44" O;

vom Punkt, ungefähre Lage 53°19' 18" N und 7°02' 44" O

folgend der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten in etwa nördlicher Richtung zum Ausgangspunkt, dem Schnittpunkt des wasserseitigen Deichfußes auf dem deutschen Ufer mit der Verbindungslinie Leuchtturm Knock-Kirchturm Termunten.

§ 10

Unter "Obere Ems" wird das Gebiet innerhalb folgender Linien verstanden:

vom Punkt 53°20' 12" N und 7°09' 38" O

folgend dem wasserseitigen Deichfuß bis zur Grenze der Gemeinden Jarssum und Widdelswehr in Ems-km 35,785;

von der Grenze der Gemeinden Jarssum und Widdelswehr in Ems-km 35,785

gradlinig in etwa südlicher Richtung zum trigonometrischen Punkt Pogum I (Messtischblatt 2609 Emden) auf der Deichecke westlich Pogum, ungefähre Lage $53^{\circ} 19' 11''$ N und $7^{\circ} 14' 58''$ O;

von dem trigonometrischen Punkt Pogum I (Messtischblatt 2609 Emden) auf der Deichecke westlich Pogum, ungefähre Lage- $53^{\circ} 19' 11''$ N und $7^{\circ} 14' 58''$ O

in etwa westlicher Richtung zum Punkt, ungefähre Lage $53^{\circ} 19' 14''$ N und $7^{\circ} 09' 38''$ O;

vom Punkt, ungefähre Lage $53^{\circ} 19' 14''$ N und $7^{\circ} 09' 38''$ O

in nördlicher Richtung zum Ausgangspunkt, dem Punkt $53^{\circ} 20' 12''$ N und $7^{\circ} 09' 38''$ O.

Schlussprotokoll zum Ems-Dollart-Vertrag

BEI DER UNTERZEICHNUNG DES VERTRAGS zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Regelung der Zusammenarbeit in der Emsmündung sind die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien über folgende Bestimmungen übereingekommen und haben folgende Erklärungen abgegeben:

Artikel 1

Zu Artikel 2 des Vertrags besteht Einigkeit darüber, dass das Königreich der Niederlande mit Rücksicht auf die Sicherung des Hauptfahrwassers in der Nordzufahrt vom Hauptfahrwasser zur Bucht von Watum keine größere Tiefe als 4,5 m unter mittlerem Springniedrigwasser herstellt. Artikel 4 des Vertrags bleibt unberührt.

Artikel 2

Das Königreich der Niederlande hat davon Kenntnis, dass die Bundesrepublik Deutschland auf hoher See vor der Emsmündung Seezeichen unterhält und betreibt, und erhebt hiergegen keine Einwendungen.

Artikel 3

Jede Vertragspartei wird bei Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß den Bestimmungen des Kapitels 5 des Vertrags Anträge der anderen Vertragspartei auf Genehmigung von Sand, Kies- oder Schillentnahme oder Ablagerung von Baggergut wohlwollend prüfen. Private Antragsteller werden in Ansehung ihrer Staatsangehörigkeit gleichbehandelt.

Artikel 4

Das Königreich der Niederlande hat davon Kenntnis, dass die Bundesrepublik Deutschland beabsichtigt; das Emders Fahrwasser auf 8 m unter mittlerem Springniedrigwasser zu vertiefen, und mit den hierfür erforderlichen Wasserbauarbeiten bereits begonnen hat. Das Königreich der Niederlande erhebt hiergegen keine Einwendungen, behält sich jedoch vor, Ansprüche nach Artikel 24 des Vertrags geltend zu machen, falls sich später nachteilige Wirkungen dieser Arbeiten zeigen sollten.

Artikel 5

Bei der Anwendung des Artikels 33 Abs. 4 des Vertrags werden Personen, die nach deutschem Recht deutschen Staatsangehörigen gesetzlich gleichgestellt sind, wie deutsche Staatsangehörige behandelt.

Artikel 6

Die Bestimmungen dieses Schlussprotokolls sind Bestandteil des Ems-Dollart-Vertrags.

GESCHEHEN zu Den Haag am 8. April 1960 in zwei Urschriften, jede in deutscher und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

von Bretano

Lahr

Für das Königreich der Niederlande:

J. M. A. H. Luns

H. R. van Houten

Briefwechsel

Der Bundesminister des Auswärtigen

Den Haag, den 8. April 1960

Herr Minister!

Im Laufe der Verhandlungen, die zur heutigen Unterzeichnung des Vertrags über die Regelung der Zusammenarbeit in der Emsmündung geführt haben, habe ich Sie darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit, dass eine neue Verbindung von Delfzijl zum Hauptfahrwasser hergestellt wird, auf deutscher Seite, insbesondere in Emden Hafenkreisen, gewisse Besorgnis ausgelöst hat. Man hat es daher für zweckmäßig gehalten, diese Sorgen zum Gegenstand einer Aussprache zwischen Vertretern des Landes Niedersachsen als Eigentümer des Hafens Emden und des Havenschap Delfzijl zu machen, die am 11. Juni 1959 zu folgender gemeinsamer Erklärung geführt hat:

- "1. Die Vertreter der beiden Hafenverwaltungen werden mindestens einmal im Jahre zusammenkommen, um sich gegenseitig über die geplanten Investitionen zu unterrichten und sonstige Fragen der Hafenwirtschaft der beiden Häfen zu erör.ter~ mit dem Ziel, die Kapazität ihrer Häfen ihrer geographischen Lage entsprechend in der bestmöglichen Weise auszunutzen und einer sinnvollen Wirtschafts- und Verkehrspolitik widersprechende Investitionen zu vermeiden.
2. Sie nehmen hierbei die bestehenden Aufgaben Emdens als Versorgungshafen für die ortsansässige Industrie und als einen Spezialhafen für Erze und Kohle der Bundesrepublik Deutschland auf der einen und Delfzijls als Versorgungshafen für die ortsansässige Industrie, für die Provinz Groningen und die übrigen Teile der Niederlande auf der anderen Seite zum Ausgangspunkt und halten es für erforderlich, alle Maßnahmen zu unterlassen, die dieser natürlichen Aufgabenteilung beider Häfen und der weiteren Erfüllung ihrer Funktionen abträglich sein könnten. Sie werden insbesondere in ihren Häfen keine Erze und Kohle umschlagen, die für das nationale Hinterland des Hafens der anderen Seite bestimmt sind oder von dort kommen."

Unter Bezugnahme auf diese Erklärung und die Artikel 1 und 4 des Ems-Dollart-Vertrags beehre ich mich, Ihnen mitzuteilen, dass meine Regierung ihrer Übereinstimmung mit dieser Erklärung Ausdruck gibt, wobei sie von folgendem ausgeht:

- a) Die Erklärung betrifft ausschließlich das Verhältnis zwischen den Häfen Emden und Delfzijl, berührt jedoch im übrigen in keiner Weise die allgemeine Hafen- und Verkehrspolitik der beiden Regierungen, insbesondere die Rolle dieser beiden Häfen im Verhältnis zu dritten Häfen.

- b) Die Erklärung in Ziffer 2 gilt erst von dem Zeitpunkt an, in dem eine neue Verbindung von Delfzijl zum Hauptfahrwasser in Gebrauch genommen wird.
- c) Die Erklärung kann von den Unterzeichnern in Verfolg der von ihnen beschlossenen Zusammenarbeit ergänzt und künftigen Entwicklungen durch weitere Vereinbarungen angepasst werden, soweit die beiden Unterzeichner dies für zweckmäßig halten.

Ich würde Ihnen sehr dankbar sein, wenn Sie mir die Auffassung Ihrer Regierung zu dem Vorstehenden mitteilen würden.

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

von Brentano

An
Seine Exzellenz den Minister
für Auswärtige Angelegenheiten
des Königreichs der Niederlande
Herrn J. M. A. H. L u n s

Der Bundesminister
des Auswärtigen

Den Haag, den 8. April 1960

Herr Minister!

Ich beehre mich, Ihnen den Empfang Ihres heutigen Schreibens zu bestätigen.

Unter Bezugnahme auf die im Laufe der Verhandlungen, die zur heutigen Unterzeichnung des Vertrags über die Regelung der Zusammenarbeit in der Emsmündung geführt haben, erörterte Möglichkeit neuer Hafenanlagen an der Emsmündung erkläre ich, dass auch meine Regierung jetzt nicht beabsichtigt, neue Hafenanlagen an der Emsmündung herzustellen. Für den Fall aber, dass künftig der Bau solcher neuer Hafenanlagen beabsichtigt würde, gelten auch nach Auffassung meiner Regierung nicht nur die Bestimmungen des oben bezeichneten Vertrags über neue Wasserbauarbeiten in der Emsmündung, sondern auch die Verpflichtung, die sonstigen mit solchen neuen Anlagen zusammenhängenden Fragen des beiderseitigen Interesses im Geiste der mit diesem Vertrag eingeleiteten Zusammenarbeit zu behandeln.

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

von Brentano

An
Seine Exzellenz den Minister
für Auswärtige Angelegenheiten
des Königreichs der Niederlande
Herrn J. M. A. H. L u n s