

**No. 41121**

---

**Netherlands  
and  
Austria**

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Austria concerning inland navigation (with protocol of signature). The Hague, 26 September 1991**

**Entry into force:** *1 January 1993 by notification, in accordance with article 17*

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

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 21 March 2005*

---

**Pays-Bas  
et  
Autriche**

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République d'Autriche relatif à la navigation intérieure (avec protocole de signature). La Haye, 26 septembre 1991**

**Entrée en vigueur :** *1er janvier 1993 par notification, conformément à l'article 17*

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

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 21 mars 2005*

[ DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS ]

**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Oostenrijk inzake de binnenvaart**

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Oostenrijk,  
Geleid door de wens het vervoer van personen en goederen door middel van binnenschepen te regelen,  
ernaar strevend de wederzijdse binnenvaart verder te ontwikkelen, en  
ernaar strevend daarbij ook rekening te houden met de wederzijdse belangen na de opening van het Main-Donaukanaal,  
zijn het volgende overeengekomen:

**Artikel 1**

1. In deze Overeenkomst wordt verstaan onder
  - a. „Nederlandse schepen”: de in een Nederlands binnenschepenregister officieel ingeschreven binnenschepen, waarvoor een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart is afgegeven;
  - b. „Oostenrijkse schepen”: de in een Oostenrijks binnenschepenregister officieel ingeschreven binnenschepen, die volgens de voorwaarden van het „Schiffahrtsgesetz” (de Scheepvaartwet) 1990 in zijn huidige en toekomstige versie eigendom zijn van Oostenrijkse staatsburgers, van maatschappen of rechtspersonen, en waarmee personen of goederen worden vervoerd;
  - c. „bevoegde autoriteiten”: voor het Koninkrijk der Nederlanden de Minister van Verkeer en Waterstaat, en voor de Republiek Oostenrijk de Bondsminister van Staatshuishouding en Verkeer, voor zover de respectieve nationale rechtsordes niets anders voorzien;
  - d. „havens”: de zee- en binnenhavens, laad- en losplaatsen, alsmede de aanlegplaatsen van passagiersschepen.
2. In deze Overeenkomst wordt verstaan onder
  - a. „transitovervoer”: vervoer, waarbij op schepen van de ene Overeenkomstsluitende Staat personen of goederen door het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Staat worden vervoerd.
  - b. „wisselvervoer”: vervoer tussen havens van beide Overeenkomstsluitende Staten met schepen van de Overeenkomstsluitende Staten, waarbij personen of lading worden opgenomen of afgezet;
  - c. „derde-landenvervoer”:

vervoer met schepen van de ene Overeenkomstsluitende Staat tussen havens van de andere Overeenkomstsluitende Staat en van een derde staat, waarbij personen of lading worden opgenomen of afgezet;

d. „vervoer door derden”:

vervoer tussen havens van beide Overeenkomstsluitende Staten met schepen van een derde staat, waarbij personen en lading worden opgenomen of afgezet;

e. „cabotage”:

vervoer tussen twee havens van de desbetreffende andere Overeenkomstsluitende Staat, waarbij personen of lading worden opgenomen of afgezet.

#### Artikel 2

Rechten en verplichtingen van de Overeenkomstsluitende Staten die voortvloeien uit bestaande bilaterale en multilaterale overeenkomsten, zoals in het bijzonder uit de Overeenkomst van Belgrado van 1948, uit de Herziane Rijnvaartakte van 1868 en uit het EEG-Verdrag van 1957, in hun huidige en toekomstige versies worden door deze Overeenkomst niet aangetast.

#### Artikel 3

Nederlandse schepen mogen de Oostenrijkse waterwegen, en Oostenrijkse schepen de Nederlandse waterwegen in het kader van het vervoer overeenkomstig de artikelen 4, 5, 7 en 8 bevaren. Dit geldt ook dienovereenkomstig voor het vervoer van drijvende werktuigen en drijvende voorwerpen, alsmede voor het transporteren van schepen in aanbouw.

#### Artikel 4

Nederlandse en Oostenrijkse schepen mogen personen en goederen in het transitovervoer door de andere Overeenkomstsluitende Staat op de in artikel 3 genoemde waterwegen vervoeren.

#### Artikel 5

1. Nederlandse en Oostenrijkse schepen mogen personen en goederen in het wisselvervoer tussen de Overeenkomstsluitende Staten vervoeren.

2. Elke bevoegde autoriteit kan de Gemengde Commissie overeenkomstig artikel 13 onverminderd het eerste lid belasten met het vaststellen van economisch toereikende richtprijzen voor de vervoers-

diensten en eventuele bijzondere voorwaarden, alsmede met het treffen van andere passende maatregelen, voor zover dit onvermijdelijk lijkt om nationale economische redenen, in het bijzonder in het geval van zwaarwegende concurrentievervalsingen.

#### Artikel 6

Vervoer door derden is slechts toegestaan in de mate die door de bevoegde autoriteiten op voorstel van de Gemengde Commissie wordt overeengekomen.

#### Artikel 7

Derde-landenvervoer is slechts toegestaan in de mate die door de bevoegde autoriteiten op voorstel van de Gemengde Commissie wordt overeengekomen.

#### Artikel 8

Cabotage is slechts toegestaan op grond van een speciale vergunning van de bevoegde autoriteit.

#### Artikel 9

1. De schepen, de bemanning, de passagiers en de lading zijn in de andere Overeenkomstsluitende Staat onderworpen aan het aldaar geldende recht.

2. Voor de scheepvaart op waterwegen als bedoeld in artikel 3 – uitgezonderd de Rijn en de Donau – zullen de bevoegde autoriteiten de in de andere Overeenkomstsluitende Staat verstrekte documenten en attesten die op het schip, de leiding van het schip en de bemanning, alsmede de lading betrekking hebben erkennen, voor zover deze overeenstemmen met de in de andere Overeenkomstsluitende Staat geldende bepalingen. Onafhankelijk daarvan worden voor de Nederlandse waterwegen de voor de scheepvaart op de Rijn afgegeven documenten en attesten en voor de Oostenrijkse waterwegen de voor de scheepvaart op de Donau afgegeven documenten en attesten erkend.

3. Voor de scheepvaart op de Donau gelden de voor de scheepvaart op de Rijn afgegeven documenten en attesten die betrekking hebben op het schip en de lading; de voor de scheepvaart op de Rijn afgegeven documenten en attesten die betrekking hebben op de leiding van het schip worden door de Oostenrijkse autoriteiten erkend, voor zover een

adequate ervaring in de scheepvaart op het Oostenrijkse deel van de Donau wordt aangetoond.

4. Gevaarlijke stoffen mogen door schepen uitsluitend worden vervoerd, indien zij hiervoor het voor de desbetreffende waterweg voorziene certificaat van toestemming bezitten.

#### Artikel 10

Nederlandse en Oostenrijkse schepen dienen bij de toepassing van de artikelen 4, 5, 7 en 8 gelijk te worden behandeld; dit geldt in het bijzonder:

- a. voor het gebruik van sluisen, haveninrichtingen en ligplaatsen, alsmede
- b. voor de heffing van scheepvaart- en havenrechten.

#### Artikel 11

Nederlandse en Oostenrijkse scheepvaartondernemingen mogen in de desbetreffende andere Overeenkomstsluitende Staat met inachtneming van het nationale recht van die Staat slechts in zoverre vertegenwoordigingen oprichten en acquisitie plegen, als dit op basis van wederkerigheid in de andere Overeenkomstsluitende Staat is toegestaan.

#### Artikel 12

In geval van averij, ongeval, ernstige ziekte van een persoon aan boord, door de natuur veroorzaakte omstandigheden of om andere zwaarwegende redenen – uitgezonderd een financiële noodsituatie – die de doorvaart of terugreis belemmeren, zullen de bevoegde autoriteiten op basis van de nationale bepalingen de betrokken schepen of personen van de andere Overeenkomstsluitende Staat de nodige hulp bieden; de artikelen 4, 5, 7 en 8 blijven onverminderd van kracht.

#### Artikel 13

1. Er wordt een Gemengde Commissie gevormd. Elke Overeenkomstsluitende Staat vaardigt drie leden af, die door de respectieve bevoegde autoriteiten worden aangewezen. Elke Partij kan aan de beraadslagingen van de Gemengde Commissie deskundigen laten deelnemen. De Gemengde Commissie stelt een reglement van orde vast.

2. De Gemengde Commissie heeft de taak:

- a. indien nodig overeenstemming te bereiken m.b.t. economisch toereikende richtprijzen, eventuele bijzondere voorwaarden en andere passende maatregelen als bedoeld in artikel 5, tweede lid;

b. voorstellen te doen aan de bevoegde autoriteiten m.b.t. de in de artikelen 6 en 7 voorziene overeenkomsten, alsmede

c. een statistiek bij te houden van het vervoer van de schepen van beide partijen, toezicht te houden op de naleving van de in letter b vermelde overeenkomsten en op de toepassing van de artikelen 10 en 11.

3. Richtprijzen, eventuele bijzondere voorwaarden en andere passende maatregelen waarover de Gemengde Commissie in opdracht van een Overeenkomstsluitende Partij overeenstemming heeft bereikt, dienen door de Gemengde Commissie zo nodig ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de bevoegde autoriteiten. De inwerkingtreding van de richtprijzen, bijzondere voorwaarden en andere passende maatregelen wordt tussen de bevoegde autoriteiten overeengekomen. De inwerkingtreding krachtens nationaal recht dient onverwijld aan de andere Overeenkomstsluitende Staat te worden medegedeeld.

4. De Gemengde Commissie heeft verder de taak aan de Overeenkomstsluitende Staten voorstellen te doen met betrekking tot de aanpassing van deze Overeenkomst aan de ontwikkeling van de binnenvaart en met betrekking tot de oplossing van alle problemen die voortvloeien uit de toepassing van deze Overeenkomst.

5. De bevoegde autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Staten zullen de Gemengde Commissie op haar verzoek de beschikbare stukken doen toekomen die zij nodig heeft ter vervulling van haar taken.

#### Artikel 14

1. De in de artikelen 6, 7 en 13, derde lid, tweede volzin, voorziene overeenkomsten komen tot stand doordat de bevoegde autoriteiten elkaar hun instemming met de door de Gemengde Commissie voorgelegde voorstellen schriftelijk mededelen.

2. Indien in de Gemengde Commissie geen overeenstemming kan worden bereikt, komen op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij de vertegenwoordigers van de Overeenkomstsluitende Staten binnen vier weken voor overleg bijeen. Tenzij in onderling overleg een andere regeling wordt overeengekomen, vindt dit overleg plaats in de Overeenkomstsluitende Staat die de voorzitter van de Gemengde Commissie levert.

#### Artikel 15

1. Geschillen over de interpretatie en toepassing van deze Overeenkomst worden door rechtstreekse onderhandelingen tussen de bevoegde autoriteiten geregeld. Indien geen overeenstemming kan

worden bereikt, worden de geschillen langs diplomatieke weg bijgelegd. Indien een geschil ook langs deze weg niet kan worden bijgelegd, dient het op verzoek van een van beide Overeenkomstsluitende Staten ter definitieve beslechting te worden voorgelegd aan een uit drie scheidsrechters bestaand scheidsgerecht.

2. Elke Overeenkomstsluitende Staat benoemt een scheidsrechter. De derde scheidsrechter, die ook de voorzitter van het scheidsgerecht is, wordt benoemd door de twee door de Overeenkomstsluitende Staten benoemde scheidsrechters.

3. Indien een van de Overeenkomstsluitende Staten nalaat binnen drie maanden na ontvangst van de mededeling over de benoeming van een scheidsrechter door de andere Overeenkomstsluitende Staat een scheidsrechter te benoemen, wordt de scheidsrechter die door de eerste Overeenkomstsluitende Staat had moeten worden benoemd op verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Staat door de President van het Internationale Gerechtshof benoemd. Indien de twee scheidsrechters binnen drie maanden na hun benoeming nalaten de derde scheidsrechter te benoemen, benoemt de President van het Internationale Gerechtshof op verzoek van een van de Overeenkomstsluitende Staten de derde scheidsrechter.

#### Artikel 16

De bepalingen van deze Overeenkomst gelden wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft slechts voor het grondgebied van het Rijk in Europa.

#### Artikel 17

1. Deze Overeenkomst wordt voor onbepaalde tijd gesloten.

2. Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de derde maand na de datum waarop beide Overeenkomstsluitende Staten elkaar via een diplomatieke briefwisseling ervan in kennis hebben gesteld dat aan de vereisten voor de inwerkingtreding ervan krachtens hun respectieve constitutionele procedures is voldaan.

3. Deze Overeenkomst kan door elke Overeenkomstsluitende Staat met inachtneming van een termijn van twaalf maanden schriftelijk langs diplomatieke weg worden opgezegd. In dat geval treedt de Overeenkomst buiten werking wanneer de opzegtermijn is verlopen.

4. Met ingang van de dag van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst treden de bepalingen van het Handels- en Scheep-

vaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Oostenrijk van 28 maart 1929 buiten werking, voor zover deze betrekking hebben op de binnenvaart.

GEDAAN te 's-Gravenhage op 26 september 1991, in twee exemplaren in de Nederlandse en de Duitse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden*

P. DANKERT

*Voor de Republiek Oostenrijk*

Dr. HEINRICH PFUSTERSCHMID-HARDTENSTEIN

#### **Protocol van ondertekening**

Naar aanleiding van de ondertekening van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Oostenrijk inzake de binnenvaart hebben de daartoe gemachtigde vertegenwoordigers van beide Overeenkomstsluitende Partijen met het oog op een eventuele intensivering van de betrekkingen tussen de Republiek Oostenrijk en de Europese Gemeenschap overeenstemming bereikt over de volgende, de Overeenkomst aanvullende bepaling:

Indien de onderhandelingen over een Europese economische ruimte leiden tot een vaste opnemng van Oostenrijk in de Europese economische ruimte, hebben, in geval van strijdigheid tussen de bepalingen van de onderhavige Overeenkomst en die van een eventuele overeenkomst inzake de Europese economische ruimte, de bepalingen van laatstgenoemde overeenkomst voorrang.

GEDAAN te 's-Gravenhage op 26 september 1991, in twee exemplaren, elk in de Nederlandse en de Duitse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden,*

P. DANKERT

*Voor de Republiek Oostenrijk,*

Dr. HEINRICH PFUSTERSCHMID-HARDTENSTEIN



**Vertrag zwischen dem Königreich der Niederlande und der Republik Österreich über die Binnenschifffahrt**

Das Königreich der Niederlande und die Republik Österreich

In dem Wunsch, die Beförderung von Personen und Gütern mit Binnenschiffen zu regeln,

In dem Bestreben, den beiderseitigen Binnenschiffsverkehr weiter zu entwickeln, und

In dem Bemühen, dabei auch die beiderseitigen Interessen nach der Eröffnung des Main-Donau-Kanals zu berücksichtigen,

haben folgendes vereinbart:

**Artikel I**

1. Im Sinne dieses Vertrages sind

a) »niederländische Schiffe«: die in einem niederländischen Binnenschiffsregister amtlich eingetragenen Binnenschiffe, für die eine Rheinschiffahrtszugehörigkeitsurkunde ausgestellt worden ist;

b) »österreichische Schiffe«: die in einem österreichischen Binnenschiffsregister amtlich eingetragenen Binnenschiffe, die unter den Voraussetzungen des Schiffahrtsgesetzes 1990 in seiner jeweils geltenden Fassung im Eigentum von österreichischen Staatsbürgern, von Personengesellschaften oder juristischen Personen stehen, und mit denen Personen- oder Güterverkehr betrieben wird;

c) »Zuständige Behörden«: für das Königreich der Niederlande der Minister für Verkehr und öffentliche Arbeiten, und für die Republik Österreich der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, soweit die jeweilige innerstaatliche Rechtsordnung nichts anderes vorsieht;

d) »Häfen«: die See- und Binnenhäfen, Lade- und Löschstellen sowie Anlegestellen der Personenschifffahrt.

2. Im Sinne dieses Vertrages bedeuten

a) »Transitverkehr«:  
Verkehr, bei dem auf Schiffen eines Vertragsstaates Personen beziehungsweise Güter durch den anderen Vertragsstaat befördert werden.

b) »Wechselverkehr«:  
Verkehr zwischen Häfen beider Vertragsstaaten mit Schiffen der Vertragsstaaten, wobei Personen beziehungsweise Ladung aufgenommen beziehungsweise abgesetzt werden.

c) »Drittlandverkehr«:

Verkehr mit Schiffen des einen Vertragsstaates zwischen Häfen des anderen Vertragsstaates und eines dritten Staates, wobei Personen beziehungsweise Ladung aufgenommen beziehungsweise abgesetzt werden.

d) »Drittverkehr«:

Verkehr zwischen Häfen beider Vertragsstaaten mit Schiffen eines dritten Staates, wobei Personen und Ladung aufgenommen beziehungsweise abgesetzt werden.

e) »Kabotage«:

Verkehr zwischen zwei Häfen des jeweils anderen Vertragsstaates, wobei Personen beziehungsweise Ladung aufgenommen beziehungsweise abgesetzt werden.

## Artikel 2

Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten aus bestehenden bilateralen und multilateralen Übereinkommen, wie insbesondere der Belgrader Konvention von 1948, der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 und aus dem EWG-Vertrag von 1957 in ihren jeweils gültigen Fassungen werden durch diesen Vertrag nicht berührt.

## Artikel 3

Niederländische Schiffe dürfen die österreichischen Wasserstraße, und österreichische Schiffe die niederländischen Wasserstraßen im Zusammenhang mit Beförderungen nach Maßgabe der Artikel 4 und 5 sowie 7 und 8 befahren. Dies gilt auch entsprechend für den Transport von schwimmenden Geräten und Schwimmkörpern sowie für das Überführen von Schiffsneubauten.

## Artikel 4

Niederländische und österreichische Schiffe dürfen Personen und Güter im Transitverkehr durch den anderen Vertragsstaat auf den in Artikel 3 genannten Wasserstraßen befördern.

## Artikel 5

1. Niederländische und österreichische Schiffe dürfen Personen und Güter im Wechselverkehr zwischen den Vertragsstaaten befördern.

2. Jede zuständige Behörde kann den Gemischten Ausschuß gemäß Artikel 13 unbeschadet von Abs. 1 mit der Festsetzung von wirtschaftlich auskömmlichen Richtpreisen für die Beförderungsleis-

tungen, allfälligen Nebenbedingungen sowie der Ergreifung sonstiger geeigneter Maßnahmen befassen, insoweit dies aus gesamtwirtschaftlichen Erfordernissen, insbesondere im Fall schwerwiegender Wettbewerbsverzerrungen, unvermeidlich erscheint.

#### Artikel 6

Drittverkehr ist nur in dem Umfang zulässig, der von den zuständigen Behörden auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses vereinbart wird.

#### Artikel 7

Drittlandverkehr ist nur in dem Umfang zulässig, der von den zuständigen Behörden auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses vereinbart wird.

#### Artikel 8

Kabotage ist nur auf Grund einer besonderen Erlaubnis der zuständigen Behörde gestattet.

#### Artikel 9

1. Die Schiffe, ihre Besatzung, ihre Fahrgäste und ihre Ladung unterliegen im anderen Vertragsstaat dem jeweils geltenden Recht.

2. Für die Schifffahrt auf Wasserstraßen im Sinne des Artikels 3 – ausgenommen Rhein und Donau – werden die zuständigen Behörden die im jeweils anderen Vertragsstaat ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen anerkennen, die sich auf das Schiff, die Schiffsführung und Besatzung sowie die Ladung beziehen, soweit sie den im jeweils anderen Vertragsstaat geltenden Vorschriften entsprechen. Unabhängig davon werden für die niederländischen Wasserstraßen die für die Rheinschifffahrt ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen sowie für die österreichischen Wasserstraßen die für die Donauschifffahrt ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen anerkannt.

3. Für die Schifffahrt auf der Donau gelten die für die Rheinschifffahrt ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff und seine Ladung beziehen; die für die Rheinschifffahrt ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf die Schiffsführung beziehen, werden von den österreichischen Behörden aner-

kannt, sofern eine entsprechende Erfahrung in der Schifffahrt auf dem österreichischen Teil der Donau nachgewiesen wird.

4. Schiffe dürfen gefährliche Güter nur dann befördern, wenn sie die für die jeweilige Wasserstraße vorgesehene Zulassung besitzen.

#### Artikel 10

Niederländische und österreichische Schiffe sind bei Anwendung der Artikel 4 und 5 sowie 7 und 8 gleich zu behandeln; dies gilt insbesondere

- a) für die Benutzung von Schleusen, Häfen und Liegeplätzen sowie
- b) für die Erhebung von Schifffahrts- und Hafenabgaben.

#### Artikel 11

Niederländische und österreichische Schifffahrtsunternehmen dürfen im jeweils anderen Vertragsstaat unter Beachtung dessen innerstaatlichen Rechts nur insoweit Vertretungen errichten und Aquisition betreiben, als dies auf der Grundlage der Gegenseitigkeit im anderen Vertragsstaat gestattet ist.

#### Artikel 12

Im Falle einer Havarie, eines Unfalls, einer schweren Erkrankung einer an Bord befindlichen Person, aus naturbedingten oder anderen schwerwiegenden Gründen – ausgenommen eine finanzielle Notlage –, die die Weiter- oder Rückfahrt verhindern, werden die zuständigen Behörden auf Grund der innerstaatlichen Vorschriften den betroffenen Schiffen bzw. Personen des anderen Vertragsstaates die erforderliche Hilfe leisten; die Artikel 4 und 5 sowie 7 und 8 bleiben hiervon unberührt.

#### Artikel 13

1. Es wird ein Gemischter Ausschuß gebildet. Jeder Vertragsstaat entsendet drei Mitglieder, die jeweils von den zuständigen Behörden bestimmt werden. Jede Seite kann zu den Beratungen des Gemischten Ausschusses Sachverständige hinzuziehen. Der Gemischte Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

2. Der Gemischte Ausschuß hat die Aufgabe:

- a) im Sinne von Artikel 5 Abs. 2 sich gegebenenfalls auf wirtschaftlich auskömmliche Richtpreise, allfällige Nebenbedingungen sowie sonstige geeignete Maßnahmen zu einigen;

- b) den zuständigen Behörden Vorschläge für die in Artikel 6 und 7 vorgesehenen Vereinbarungen zu unterbreiten und
- c) den Verkehr der Schiffe beider Seiten statistisch zu erfassen, die Einhaltung der in lit. b benannten Vereinbarungen und die Anwendung der Artikel 10 und 11 zu überwachen.

3. Richtpreise, allfällige Nebenbedingungen sowie sonstige geeignete Maßnahmen, auf die sich der Gemischte Ausschuß nach Befassung durch eine Vertragspartei geeinigt hat, sind von diesem den zuständigen Behörden erforderlichenfalls zur Genehmigung vorzulegen. Das Inkraftsetzen der Richtpreise, Nebenbedingungen und sonstiger geeigneter Maßnahmen wird zwischen den zuständigen Behörden vereinbart. Das Inkrafttreten gemäß innerstaatlichem Recht ist dem anderen Vertragsstaat unverzüglich mitzuteilen.

4. Der Gemischte Ausschuß hat ferner die Aufgabe, den Vertragsstaaten Vorschläge zur Anpassung dieses Vertrages an die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs und zur Lösung aller Fragen zu unterbreiten, die sich aus der Anwendung dieses Vertrages ergeben.

5. Die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten werden dem Gemischten Ausschuß über dessen Aufforderung die verfügbaren Unterlagen übermitteln, die er zur Erfüllung seiner Aufgaben benötigt.

#### Artikel 14

1. Die in den Artikeln 6, 7 und 13 Abs. 3 zweiter Satz vorgesehenen Vereinbarungen kommen dadurch zustande, daß die zuständigen Behörden einander ihr Einverständnis mit den vom Gemischten Ausschuß unterbreiteten Vorschlägen schriftlich mitteilen.

2. Kann eine Einigung im Gemischten Ausschuß nicht erzielt werden, treten auf Antrag einer Vertragspartei die Vertreter der Vertragsstaaten innerhalb von vier Wochen zu Konsultationen zusammen. Vorbehaltlich einer anderen einvernehmlichen Regelung finden diese Konsultationen in dem Vertragsstaat statt, der den Vorsitzenden im Gemischten Ausschuß stellt.

#### Artikel 15

1. Streitigkeiten über die Auslegung und Anwendung dieses Vertrages werden durch direkte Verhandlungen zwischen den zuständigen Behörden geklärt. Falls kein Übereinkommen erzielt werden

kann, werden die Streitigkeiten auf diplomatischem Weg beigelegt.

Kann eine Streitigkeit auch auf diesem Weg nicht beigelegt werden, so ist sie auf Verlangen eines der beiden Vertragsstaaten einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur endgültigen Entscheidung zu unterbreiten.

2. Jeder Vertragsstaat bestellt einen Schiedsrichter. Der dritte Schiedsrichter, der auch der Vorsitzende des Schiedsgerichtes ist, wird von den zwei von den Vertragsstaaten bestellten Schiedsrichtern bestellt.

3. Wenn einer der Vertragsstaaten es unterläßt, innerhalb von drei Monaten nach Empfang der Mitteilung über die Bestellung eines Schiedsrichters durch den anderen Vertragsstaat einen Schiedsrichter zu bestellen, wird der Schiedsrichter, der vom ersten Vertragsstaat zu bestellen gewesen wäre, auf Verlangen des anderen Vertragsstaates vom Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes bestellt. Wenn die zwei Schiedsrichter es innerhalb von drei Monaten nach ihrer Bestellung unterlassen, den dritten Schiedsrichter zu bestellen, ernannt der Präsident des Internationalen Gerichtshofes auf Verlangen eines der beiden Vertragsstaaten den dritten Schiedsrichter.

#### Artikel 16

Die Bestimmungen dieses Vertrages gelten im Falle des Königreiches der Niederlande nur für das Hoheitsgebiet des Reichs in Europa.

#### Artikel 17

1. Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

2. Dieser Vertrag tritt am ersten Tag des dritten Monats nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die beiden Vertragsstaaten einander in einem diplomatischen Notenwechsel bekanntgegeben haben, daß die Erfordernisse für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt worden sind.

3. Dieser Vertrag kann von jedem Vertragsstaat mit einer Frist von zwölf Monaten schriftlich auf diplomatischem Wege gekündigt werden. In diesem Fall tritt der Vertrag mit Ablauf der Kündigungsfrist außer Kraft.

4. Mit dem Tage des Inkrafttretens dieses Vertrages treten die Bestimmungen des Handels- und Schiffahrtsvertrages zwischen dem

Königreich der Niederlande und der Republik Österreich vom 28. März 1929 insoweit außer Kraft, als sich diese auf die Binnenschifffahrt beziehen.

GESCHEHEN zu Den Haag am 26 September 1991 in zwei Urschriften, jeweils in niederländischer und deutscher Sprache, die beide gleichermaßen authentisch sind.

*Für das Königreich der Niederlande*

P. DANKERT

*Für die Republik Österreich*

Dr. HEINRICH PFUSTERSCHMID-HARDTENSTEIN

#### Unterzeichnungsprotokoll

Aus Anlaß der Unterzeichnung des Vertrages zwischen dem Königreich der Niederlande und der Republik Österreich über die Binnenschifffahrt haben sich die bevollmächtigten Vertreter beider Vertragsparteien in bezug auf eine etwaige Weiterentwicklung der Beziehungen zwischen der Republik Österreich und der Europäischen Gemeinschaft auf die nachstehende, den Vertrag ergänzende Bestimmung geeinigt:

Sollten die Verhandlungen über einen Europäischen Wirtschaftsraum zu einer festen Einbindung Österreichs in den Europäischen Wirtschaftsraum führen, so haben im Falle eines Widerspruchs zwischen den Bestimmungen des vorliegenden Vertrages und denjenigen eines etwaigen Vertrages über den Europäischen Wirtschaftsraum die Bestimmungen des letzteren Vertrages Vorrang.

GESCHEHEN zu Den Haag am 26 September 1991 in zwei Urschriften, jeweils in niederländischer und deutscher Sprache, wobei beide Texte gleichermaßen authentisch sind.

*Für das Königreich der Niederlande:*

P. DANKERT

*Für die Republik Österreich:*

Dr. HEINRICH PFUSTERSCHMID-HARDTENSTEIN

[TRANSLATION - TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND  
THE REPUBLIC OF AUSTRIA CONCERNING INLAND NAVIGATION

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Austria,  
Desiring to regulate the transport of passengers and freight by inland shipping,  
Seeking the further development of reciprocal inland navigation traffic,  
Seeking also to take account of mutual interests after the opening of the Main-Danube  
Canal,  
Have agreed as follows:

*Article 1*

1. For the purposes of this Agreement,

(a) "Dutch ships" means inland vessels officially entered in a Dutch inland shipping register in respect of which, under the provisions of the Navigation Act of 1990 in the current version thereof, a certificate has been issued showing that they belong to the system established by the Convention on the Navigation of the Rhine;

(b) "Austrian ships" means inland vessels officially entered in an Austrian inland shipping register, which, under the provisions of the Navigation Act of 1990 in the current version thereof, are owned by Austrian nationals, companies or legal entities and which are operated in passenger or freight carrier service;

(c) "Competent authorities" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister for Transport and Public Works, and in the case of the Republic of Austria, the Federal Minister for Public Economy and Transport, save as otherwise provided by the current domestic legislation;

(d) "Ports" means sea and inland ports, loading docks, unloading docks and passenger ports of call.

2. For the purposes of this Agreement,

(a) "Transit traffic" means traffic whereby passengers or freight are carried on ships of one Contracting State through the other Contracting State;

(b) "Reciprocal traffic" means traffic between ports of both Contracting States by vessels of the Contracting States in which passengers or goods are embarked/loaded or disembarked/unloaded.

(c) "Third-country traffic" means traffic by vessels of a Contracting State between ports of the other Contracting State and a third State in which passengers or goods are embarked/loaded or disembarked/unloaded.

(d) "Third-party traffic" means traffic between ports of both Contracting States by vessels of a third State in which passengers or goods are embarked/loaded or disembarked/unloaded;



(e) "Cabotage" means traffic between two ports of the other Contracting State in which passengers or goods are embarked/loaded or disembarked/unloaded.

*Article 2*

The rights and duties of the Contracting States under existing bilateral and multilateral agreements, such as, in particular, the Belgrade Convention of 1948, the Revised Rhine Navigation Acts of 1868 and the EEC Convention of 1957 in their currently applicable versions, shall not be affected by this Agreement.

*Article 3*

Dutch vessels may use Austrian waterways, and Austrian vessels may use Dutch waterways, for transport as per articles 4 and 5 or articles 7 and 8. This also applies, mutatis mutandis, to the transport of floating devices and floating solids as well as to the transport of newly built vessels.

*Article 4*

Dutch and Austrian vessels may carry passengers and freight in transit traffic through the territory of the other Contracting State on the waterways specified in article 3.

*Article 5*

1. Dutch and Austrian vessels may carry passengers and freight in reciprocal traffic between the Contracting States.

2. Notwithstanding paragraph 1 above, either of the competent authorities may, in accordance with article 13, request the Joint Committee to determine appropriate tariffs for transport services and related terms and to take other appropriate measures in so far as this appears necessary in the light of overall economic requirements and, in particular, in the event of significant competition imbalances.

*Article 6*

Third-party traffic shall be authorized only on a scale agreed by the competent authorities at the suggestion of the Joint Committee.

*Article 7*

Third-country traffic shall be authorized only on a scale agreed by the competent authorities at the suggestion of the Joint Committee.

*Article 8*

Cabotage shall be permitted only by special authorization of the respective competent authority.

*Article 9*

1. The vessels, their crew, passengers and cargo in the other Contracting State shall be governed by the currently applicable legislation.

2. For navigation on waterways within the meaning of article 3 (with the exception of the Rhine and Danube) the competent authorities shall recognize the documents and certificates issued in the other Contracting State for the ship concerned and its crew and cargo, provided that these documents and certificates are compatible with the regulations in force in the other Contracting State. Irrespective of the above, documents and certificates issued for navigation on the Rhine shall be recognized for the Dutch waterways and documents and certificates issued for navigation on the Danube shall be recognized for the Austrian waterways.

3. For navigation on the Danube, the documents and certificates for navigation on the Rhine relating to the ship and its cargo shall apply; the documents and certificates issued for navigation on the Rhine which relate to the ship's crew shall be recognized by the Austrian authorities, provided that similar experience in the Austrian part of the Danube is attested.

4. Ships may carry dangerous goods only if they are in possession of an authorization to do so on the respective waterway.

*Article 10*

In the application of articles 4 and 5 and of articles 7 and 8, Dutch and Austrian ships shall be treated equally, especially with regard to:

- (a) The use of sluices, port installations and berths and
- (b) The levying of shipping and port charges.

*Article 11*

Dutch and Austrian shipping lines may, subject to the provisions of the domestic legislation, establish agencies and canvass for business in the other Contracting State, but only to the extent permitted in the other Contracting State on a basis of reciprocity.

*Article 12*

In the event of an emergency, an accident or of severe illness of a person on board a vessel, whether due to natural or to other significant causes (with the exception of financial emergencies), that prevent the vessel from continuing on its course or from returning, the competent authorities shall, in accordance with domestic regulations and without prejudice

to articles 4 and 5 or articles 7 and 8, provide the necessary assistance to the vessels or persons concerned of the other Contracting State.

*Article 13*

1. A Joint Committee shall be established. Each Contracting State shall appoint three members who shall be designated by the respective competent authorities. Each side may call in experts to attend the deliberations of the Joint Committee. The Joint Committee shall establish its own rules of procedure.

2. The functions of the Joint Committee shall be:

(a) Within the meaning of article 5, paragraph 2, to agree as necessary upon appropriate tariffs and related terms, as well as on other appropriate measures;

(b) To submit proposals to the competent authorities in respect of the agreements envisaged in articles 6 and 7;

(c) To record the shipping traffic of both sides and to monitor compliance with the agreements specified in paragraph (b) above and the implementation of articles 10 and 11.

3. Tariffs, related terms and other appropriate measures agreed by the Joint Committee upon request by one of the Parties to the Agreement shall, where necessary, be submitted by the Joint Committee to the competent authorities for approval. The entry into force of the tariffs, related terms and other appropriate measures shall be agreed between the competent authorities. Entry into force in accordance with domestic legislation shall be promptly reported to the other Contracting State.

4. The Joint Committee shall also submit to the Contracting States proposals for bringing this Agreement into line with the development of inland navigation and for resolving any problems that may arise from the implementation of this Agreement.

5. The competent authorities of the Contracting States shall transmit to the Joint Committee, upon request by the latter, such available documents as the Joint Committee may require for the performance of its functions.

*Article 14*

1. The agreements referred to in articles 6, 7 and 13, paragraph 3, second sentence, shall take effect when the competent authorities have notified each other in writing of their acceptance of the proposals of the Joint Committee.

2. If full agreement is not reached in the Joint Committee, the representatives of the Contracting States shall, at the request of one of the Parties to the Agreement, meet within four weeks to hold consultations. Unless otherwise agreed, such consultations shall be held in the Contracting State which provides the Chairperson for the Joint Committee.

*Article 15*

1. Disputes relating to the interpretation or application of this Agreement shall be settled by direct negotiations between the competent authorities. Should no settlement be reached, the disputes shall be settled through diplomatic channels.

Should a dispute not be settled in this manner, it shall, at the request of either of the two Contracting States, be submitted for definitive decision to an arbitral tribunal composed of three members.

2. Each Contracting State shall appoint one member of the arbitral tribunal. The third member, who shall also preside over the arbitral tribunal, shall be nominated by the two members appointed by the Contracting States.

3. If one of the Contracting States fails to appoint a member of the arbitral tribunal within three months of receiving notification of the appointment of a member of the arbitral tribunal by the other Contracting State, the member of the arbitral tribunal that should have been appointed by the first-mentioned Contracting State shall, at the request of the other Contracting State, be appointed by the President of the International Court of Justice. If the two members of the arbitral tribunal fail to nominate a third member within three months of their appointment, the President of the International Court of Justice shall, at the request of either of the Contracting States, appoint the third member of the arbitral tribunal.

*Article 16*

In the case of the Kingdom of the Netherlands, the provisions of this Agreement shall apply only to the territory of the Kingdom in Europe.

*Article 17*

1. This Agreement shall be concluded for an indefinite period.

2. This Agreement shall enter into force on the first day of the third month following the date on which both Contracting States will have notified each other through an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force have been satisfied in accordance with their respective constitutional procedures.

3. This Agreement may be denounced in writing, with notice of twelve months, through diplomatic channels by either Contracting State. In this case the Agreement shall cease to apply upon the expiry of the period of notice.

4. With effect from the date of the entry into force of this Agreement, the provisions of the Trade and Navigation Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Austria of 28 March 1929, in so far as they relate to inland navigation, shall cease to apply.

Done at The Hague on 26 September 1991 in two original copies, each in Dutch and German, both of which are equally authentic.

For the Kingdom of the Netherlands:

P. DANKERT

For the Republic of Austria:

DR. HEINRICH PFUSTERSCHMID-HARDTENSTEIN

PROTOCOL OF SIGNATURE

On the occasion of the signature of the Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Austria concerning inland navigation, the authorized representatives of the Parties to the Agreement, bearing in mind a possible further development of relations between the Republic of Austria and the European Economic Area, have agreed upon the following provision, which forms a supplement to the Agreement:

Should the negotiations concerning a European Economic Area lead to the firm inclusion of Austria in the European Economic Area, in the event of inconsistency between the provisions of this Agreement and those of a possible Treaty concerning the European Economic Area, the provisions of the latter Treaty shall prevail.

Done at The Hague on 26 September 1991 in two original copies, each in Dutch and German, each text being equally authentic.

For the Kingdom of the Netherlands:

P. DANKERT

For the Republic of Austria:

DR. HEINRICH PFUSTERSCHMID-HARDTENSTEIN

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE  
D'AUTRICHE RELATIF À LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Le Royaume des Pays-Bas et la République d'Autriche

Désirant réglementer le transport des passagers et du fret par les bateaux affectés à la navigation intérieure,

Décidés à promouvoir la navigation intérieure entre les deux parties et

Soucieux également de prendre en compte les intérêts des deux parties à la suite de l'ouverture du Canal Main-Danube,

Sont convenus de ce qui suit:

*Article premier*

1. Aux fins du présent Accord,

a) l'expression " bateaux néerlandais " s'entend des bateaux affectés à la navigation intérieure, officiellement inscrits au registre néerlandais de la navigation intérieure et pour lesquels ont été émis des certificats les autorisant à naviguer sur le Rhin;

b) l'expression " bateaux autrichiens " s'entend des bateaux affectés à la navigation intérieure, officiellement inscrits au registre autrichien de la navigation intérieure, qui, en vertu de la loi de 1990 relative à la navigation intérieure et de ses modifications ultérieures, appartiennent à des ressortissants autrichiens, à des sociétés de personnes ou à des personnes physiques autrichiennes et qui servent à transporter des passagers ou du fret;

c) l'expression " autorités compétentes " désigne, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des Transports et des Travaux publics et, dans le cas de la République d'Autriche, le Ministre fédéral de l'Économie et des Transports publics, sauf si le droit interne en dispose autrement;

d) le terme " ports " désigne les ports de mer et les ports fluviaux, les points de chargement et déchargement du fret ainsi que les points d'embarquement et de débarquement des passagers.

2. Aux fins du présent Accord,

a) l'expression " trafic de transit " s'entend du trafic des bateaux d'un État contractant qui transportent des passagers ou du fret en empruntant le territoire de l'autre État contractant pour le traverser.

b) l'expression " trafic pendulaire " s'entend du trafic entre les ports des deux États contractants par des bateaux des deux États contractants, entraînant l'embarquement et le débarquement de passagers ou le chargement et le déchargement de fret.

c) l'expression " trafic de pays tiers " s'entend du trafic entre les ports de l'autre État contractant et les ports d'un pays tiers impliquant des bateaux d'un État contractant et entraînant l'embarquement ou le débarquement de passagers ou le chargement et le déchargement de fret.

d) l'expression " trafic impliquant des bateaux de pays tiers " s'entend du trafic entre les ports des deux États contractants impliquant des bateaux d'un pays tiers et entraînant l'embarquement et le débarquement de passagers ou le chargement et le déchargement de fret.

e) le terme " cabotage " s'entend du trafic entre deux ports de l'autre État contractant entraînant l'embarquement et le débarquement de passagers ou le chargement et le déchargement de fret.

#### *Article 2*

Il n'est pas dérogé par le présent Accord aux droits et obligations des États contractants découlant d'accords bilatéraux et multilatéraux existants tels que, notamment, la Convention de Belgrade de 1948, l'Acte de la navigation rhénane révisé de 1868 et découlant du Traité de la CEE de 1957, chaque fois dans leurs dernières versions applicables.

#### *Article 3*

Les bateaux néerlandais ont le droit d'utiliser les voies navigables autrichiennes et les bateaux autrichiens les voies navigables néerlandaises pour effectuer des transports en vertu des articles 4, 5, 7 et 8. Cette disposition s'applique également au transport de matériels et d'objet flottant de même qu'au transfert de bateaux récemment construits.

#### *Article 4*

Les bateaux néerlandais et autrichiens sont autorisés à transporter des passagers et du fret en transit sur le territoire de l'autre État contractant en empruntant les voies fluviales visées à l'article 3.

#### *Article 5*

1. Les bateaux néerlandais et autrichiens peuvent transporter des passagers et du fret en trafic pendulaire entre les deux États contractants.

2. Chaque autorité compétente peut, conformément à l'article 13 et nonobstant le paragraphe 1, saisir la Commission mixte en la chargeant de fixer des prix indicatifs économiquement raisonnables pour les prestations de transport, des conditions accessoires éventuelles et de prendre les dispositions qui s'imposent dans la mesure où celles-ci s'avèrent inévitables pour des raisons économiques, notamment en cas de distorsions graves de concurrence.

#### *Article 6*

Le trafic impliquant des bateaux de pays tiers n'est autorisé que dans les limites convenues par les autorités compétentes sur proposition de la Commission mixte.



*Article 7*

Le trafic de pays tiers n'est autorisé que dans les limites convenues par les autorités compétentes sur proposition de la Commission mixte.

*Article 8*

Le cabotage n'est autorisé qu'en vertu d'une autorisation spéciale délivrée par l'autorité compétente.

*Article 9*

1. Les bateaux, leurs équipages, passagers et cargaison sont soumis à la législation applicable dans l'autre État contractant.

2. Pour la navigation sur les voies d'eau au sens de l'article 3 - à l'exception du Rhin et du Danube -, les autorités compétentes homologuent les documents et certificats qui concernent le navire, son commandement et son équipage ainsi que la cargaison délivrés dans l'autre État contractant, dans la mesure où ils répondent aux exigences de la réglementation en vigueur dans l'autre État contractant. Dans le cas des voies d'eau néerlandaises, les documents et certificats établis pour la navigation sur le Rhin, et dans le cas des voies d'eau autrichiennes, les documents et certificats établis pour la navigation sur le Danube sont homologués de manière indépendante.

3. Les documents et certificats concernant le navire et sa cargaison établis pour la navigation sur le Rhin s'appliquent à la navigation sur le Danube; les documents et attestations concernant le commandement établis pour la navigation sur le Rhin sont homologués par les autorités autrichiennes pour autant que le capitaine ait l'expérience lui permettant de naviguer sur la partie autrichienne du Danube.

4. Les bateaux peuvent transporter des marchandises dangereuses uniquement s'ils sont en possession de l'autorisation prévue pour la voie d'eau en question.

*Article 10*

En ce qui concerne l'application des articles 4, 5, 7 et 8, les États contractants réservent le même traitement aux bateaux néerlandais et autrichiens ; cela vaut notamment

a) pour l'utilisation des écluses, des installations portuaires et des emplacements de mouillage ainsi que

b) pour la perception des droits de port et de navigation.

*Article 11*

Les entreprises néerlandaises et autrichiennes de transport par bateau ne peuvent installer des bureaux de représentation et prospecter la clientèle dans l'autre État contractant conformément au droit interne de celui-ci que dans la mesure seulement où ce genre de chose est, sur la base de la réciprocité, permis dans l'autre État contractant.

*Article 12*

En cas d'avarie, d'accident, de maladie grave d'une personne se trouvant à bord ou pour des causes naturelles ou pour d'autres raisons graves - à l'exclusion de difficultés financières - empêchant tout retour ou toute poursuite du voyage, les autorités compétentes prêteront, conformément à la réglementation nationale, assistance aux bateaux concernés ou aux passagers de l'autre État contractant; il n'est pas dérogé ici aux articles 4, 5, 7 et 8 du présent Accord.

*Article 13*

1. Les États contractants créeront une Commission mixte. Chaque État contractant délègue trois membres désignés par leurs autorités compétentes. Chaque partie peut faire appel à des experts pour assister aux travaux de la Commission mixte. La Commission mixte établit son règlement d'ordre intérieur.

2. La Commission mixte a pour tâche:

a) de contribuer à trouver, le cas échéant, un accord sur les prix indicatifs économiquement raisonnables, les conditions accessoires éventuelles ainsi que sur les mesures appropriées visées au paragraphe 2 de l'article 5;

b) de soumettre des propositions aux autorités compétentes concernant les accords prévus aux articles 6 et 7 et

c) d'établir des statistiques concernant les mouvements opérés par les bateaux des deux parties, de contrôler le respect des accords visés à l'alinéa b et l'application des articles 10 et 11.

3. Les prix indicatifs, les conditions accessoires éventuelles de même que les autres mesures appropriées sur lesquels la Commission mixte s'est mise d'accord après avoir été saisie par une partie contractante doivent être, si nécessaire, présentées par cette dernière aux autorités compétentes. Les parties se concertent quant à la mise en vigueur des prix indicatifs, des conditions accessoires et des autres mesures appropriées. La mise en application doit, conformément au droit interne, être immédiatement communiquée à l'autre État contractant.

4. La Commission mixte a en outre pour tâche de soumettre aux États contractants des propositions de révision du présent Accord en fonction de l'évolution du transport par voie navigable et des propositions visant à résoudre l'ensemble des questions résultant de l'application du présent Accord.

5. Les autorités compétentes des États contractants transmettront à la Commission mixte, à la demande de celle-ci, la documentation disponible dont elle pourrait avoir besoin pour remplir ses différentes tâches.

*Article 14*

1. Les accords prévus aux articles 6, 7 et 13, par. 3, deuxième phrase, prennent naissance dès l'instant où les autorités compétentes confirment par écrit leur accord sur les propositions faites par la Commission mixte.

2. Si un accord ne peut être obtenu au sein de la Commission mixte, les représentants des États contractants, sur demande de l'une des parties contractantes, se réunissent dans les quatre semaines aux fins de se consulter. Sous réserve d'un autre arrangement adopté à l'unanimité, ces consultations auront lieu sur le territoire de l'État contractant qui assure la présidence de la Commission mixte.

*Article 15*

1. Les litiges concernant l'interprétation et l'application du présent Accord seront réglés par voie de négociations directes entre les autorités compétentes. Si aucun accord ne peut être obtenu, les litiges seront résolus par la voie diplomatique.

Si un litige ne peut être résolu par cette voie, il sera porté à la demande de l'un des États contractants devant un tribunal arbitral composé de trois arbitres tranchant définitivement.

2. Chaque État contractant désigne un arbitre. Le troisième arbitre, qui est également le président du tribunal arbitral, est désigné par deux des juges arbitres désignés par les États contractants.

3. Si l'un des États contractants omet de désigner un arbitre dans les trois mois qui suivent la réception de l'avis l'informant de la désignation d'un arbitre par l'autre État contractant, l'arbitre qui aurait dû être désigné par le premier État contractant sera, sur demande du deuxième État contractant, désigné par le président de la Cour de justice internationale. Si les deux arbitres omettent de désigner le tiers arbitre dans les deux mois de leur désignation, ce dernier sera, à la demande de l'un des deux États contractants, désigné par le président de la Cour de justice internationale.

*Article 16*

Les dispositions du présent Accord ne s'appliquent, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, qu'à son territoire national situé en Europe.

*Article 17*

1. Le présent contrat est conclu pour une durée indéterminée.

2. Le présent Accord entrera en vigueur le premier du troisième mois qui suit la date à laquelle les deux États contractants se seront informés par un échange de notes diplomatiques que les formalités nécessaires à son entrée en vigueur ont été remplies conformément à leur procédure constitutionnelle respective.

3. Le présent Accord peut être dénoncé par l'un ou l'autre État contractant moyennant préavis écrit de douze mois signifié par la voie diplomatique. Dans un cas de ce genre, l'Accord devient caduc au terme du délai de préavis.

4. Le jour de l'entrée en vigueur du présent Accord, les dispositions du Traité de commerce et de navigation conclu le 28 mars 1929 entre le Royaume des Pays-Bas et la République d'Autriche deviennent caduques étant donné que celles-ci concernent la navigation fluviale.

Fait à La Haye le 26 septembre 1991, en deux exemplaires originaux, dans les langues néerlandaise et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

P. DANKERT

Pour la République d'Autriche :

HEINRICH PFUSTERSCHMID-HARDTENSTEIN

PROTOCOLE DE SIGNATURE

À l'occasion de la signature de l'Accord entre le Royaume des Pays-Bas et de la République d'Autriche relatif à la navigation fluviale, les plénipotentiaires des deux Parties contractantes sont convenus de la disposition complémentaire suivante concernant la poursuite éventuelle des relations entre la République d'Autriche et la Communauté européenne:

Si les négociations relatives à l'espace économique européen devaient conduire à ce que l'Autriche soit intégrée dans l'espace économique européen, les dispositions d'un Accord éventuel relatif à l'espace économique européen l'emporteraient sur celles du présent Accord en cas de divergences entre elles.

Fait à La Haye le 26 septembre 1991, en deux exemplaires originaux, dans les langues néerlandaise et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

P. DANKERT

Pour la République d'Autriche :

HEINRICH PFUSTERSCHMID-HARDTENSTEIN

