

**No. 43165**

---

**Germany  
and  
Netherlands**

**Treaty between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands concerning the implementation of air traffic controls by the Federal Republic of Germany above Dutch territory and concerning the impact of the civil operations of Niederrhein Airport on the territory of the Kingdom of the Netherlands (with annexes and protocol). Berlin, 29 April 2003**

**Entry into force:** *provisionally on 1 May 2003 and definitively on 1 October 2006 by the exchange of instruments of ratification, in accordance with article 16*

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

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Germany, 25 October 2006*

---

**Allemagne  
et  
Pays-Bas**

**Traité entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas relatif à la mise en oeuvre de contrôles de la circulation aérienne par la République fédérale d'Allemagne au-dessus du territoire néerlandais et relatif à l'impact des opérations civiles de l'aéroport Niederrhein sur le territoire du Royaume des Pays-Bas (avec annexes et protocole). Berlin, 29 avril 2003**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 1er mai 2003 et définitivement le 1er octobre 2006 par échange des instruments de ratification, conformément à l'article 16*

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

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Allemagne, 25 octobre 2006*

[ DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS ]

Verdrag

tussen

de Bondsrepubliek Duitsland

en

het Koninkrijk der Nederlanden

inzake

de uitoefening van de luchtverkeersleiding

door de Bondsrepubliek Duitsland

boven Nederlands grondgebied

alsmede de gevolgen van het burgergebruik

van Luchthaven Niederrhein

op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden

De Bondsrepubliek Duitsland  
en  
het Koninkrijk der Nederlanden -

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opgesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944,

Met inachtneming van de toepasselijke nationale luchtverkeers-voorschriften,

Voornemens hun bilaterale samenwerking op het gebied van het luchtverkeer opnieuw vol vertrouwen uit te breiden en te intensiveren,

Ten behoeve van de ontwikkeling van de internationale luchtvaart en het afwenden van gevaren voor de luchtvaart en de gemeenschap,

Geleid door de wens de veilige afwikkeling van het internationale vliegverkeer over hun gemeenschappelijke landsgrenzen heen ten behoeve van de gebruikers van het luchtruim en hun passagiers te vergemakkelijken,

Geleid door de wens mens, natuur en milieu in de grensstreken zo volledig mogelijk tegen de ongewenste gevolgen van het grensoverschrijdende luchtverkeer te beschermen,

Gelet op de institutionele strategie van de Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart ten behoeve van air traffic management (ATM) in Europa en op het Protocol tot wijziging van het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol), dat op 27 juni 1997 werd opgesteld voor ondertekening (het herziene Verdrag);

Zijn het volgende overeengekomen:

Hoofdstuk I  
Luchtverkeersleiding

Artikel 1  
Uitoefening van luchtverkeersleiding

(1) Het Koninkrijk der Nederlanden verleent de Bondsrepubliek Duitsland toestemming voor afwikkeling van het luchtverkeer met inachtneming van het Nederlandse recht en de bijzondere bepalingen van dit Verdrag in een deel van het Nederlandse luchtruim. De Bondsrepubliek Duitsland voert de luchtverkeersdienstverlening (luchtverkeersleiding, vluchtinformatieverstrekking, luchtverkeersadvisering, alarmeringsdienst) uit in genoemd luchtruim. Het Koninkrijk der Nederlanden stemt daartoe in met de door de Bondsrepubliek Duitsland op grond van de eerste volzin getroffen maatregelen voor de uitvoering van de luchtverkeersleiding.

(2) De Verdragsluitende Partijen leggen de precieze verticale en laterale uitbreidingen binnen het in het eerste lid, in de eerste volzin genoemde luchtruim vast in de in bijlage 1 opgenomen indeling van het luchtruim. De taken uit hoofde van het eerste lid worden door een door de regering van de Bondsrepubliek Duitsland aangewezen Air Traffic Service-instantie (verkeersleidingsdienst, ATS) uitgevoerd. Dit laat de verplichtingen van de Bondsrepubliek Duitsland uit hoofde van dit Verdrag onverlet.

(3) De benodigde operationele details worden tussen de met de uitvoering van ATS belaste autoriteiten van de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden geregeld in het kader van Letters of Agreement. Dit geldt ook voor de procedures inzake vluchten van en naar Luchthaven Niederrhein, voor zover deze voeren over Nederlands grondgebied.

Artikel 2

Militaire vluchten

Vluchten van de Nederlandse Luchtmacht en de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) moeten in de desbetreffende luchtruimen naar gelang de omstandigheden en volgens de voorrangsregels te allen tijde uitgevoerd kunnen worden. Wanneer mogelijk wordt de Bondsrepubliek Duitsland tijdig in kennis gesteld van dergelijke vluchten.

Artikel 3

Aansprakelijkheid

- (1) Indien de instantie die belast is met de uitvoering van ATS, dan wel haar functionarissen, uit hoofde van dit Verdrag aansprakelijk zijn voor schade aan personen, zaken of rechten die als gevolg van het luchtverkeer op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederland is ontstaan, is het Koninkrijk der Nederlanden hiervoor aansprakelijk met inachtneming van de voorschriften die zijn aansprakelijkheid voor de eigen ATS-instanties bepalen.
- (2) De Bondsrepubliek Duitsland stelt het Koninkrijk der Nederlanden schade-loos voor alle noodzakelijke kosten en alle schade die het Koninkrijk der Nederlanden in verband met de afwikkeling van de vorderingen overeenkomstig het eerste lid maakt of lijdt.
- (3) De gedupeerden kunnen geen directe vordering instellen tegen de Bondsrepubliek Duitsland, de door haar aangewezen ATS-instantie en de functionarissen ervan.
- (4) Wanneer tegen het Koninkrijk der Nederlanden een vordering overeenkomstig het eerste lid wordt ingesteld, dient het de Bondsrepubliek Duitsland

hiervan onverwijld in kennis te stellen en daartoe is zij eveneens verplicht in het geval van een gerechtelijke vordering.

(5) Het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland zijn verplicht elkaar relevante inlichtingen en bewijsmiddelen ter beschikking te stellen voor de behandeling van schadegevallen.

(6) Wanneer tegen het Koninkrijk der Nederlanden overeenkomstig het eerste lid een vordering wordt ingesteld, heeft de Bondsrepubliek Duitsland met inachtneming van het toepasselijke procesrecht van het Koninkrijk der Nederlanden het recht zich in de zaak te voegen. Het Koninkrijk der Nederlanden kent de Bondsrepubliek Duitsland bij het sluiten of afwijzen van een extra-judiciële overeenkomst vergelijkbare voegingsrechten toe.

(7) Het Koninkrijk der Nederlanden zal de Bondsrepubliek Duitsland in kennis stellen van de afwikkeling van de vordering; de kennisgeving gaat vergezeld van afschriften van de uitspraak, schikking of andere beschikkingen die leiden tot afwikkeling.

(8) Uitsluitend de rechterlijke instanties van het Koninkrijk der Nederlanden zijn bevoegd te beslissen over geschillen inzake vorderingen uit hoofde van het eerste lid.

#### Artikel 4

#### Bijstand

(1) Ten behoeve van de met de uitvoering van luchtverkeers-dienstverlening boven het Nederlandse grondgebied verbonden werkterreinen waarborgen de Verdragsluitende Partijen de wederzijdse en tijdige verstrekking van relevante inlichtingen en mededelingen alsmede de regelmatige uitwisseling van inlichtingen tussen de betrokken autoriteiten van de Verdragsluitende Partijen. De

Bondsrepubliek Duitsland verplicht zich in het bijzonder aan het Koninkrijk der Nederlanden de gegevens ter beschikking te stellen die nodig zijn als toelichting op het luchtverkeer dat onder de Duitse luchtverkeersleiding zonder inschakeling van de Nederlandse autoriteit die verantwoordelijk is voor ATS heeft plaatsgevonden boven het Nederlandse grondgebied.

(2) Op de functionarissen van de door de Bondsrepubliek Duitsland aangewezen ATS instantie van de Bondsrepubliek Duitsland blijft de Duitse regelgeving inzake arbeidsrecht, in het bijzonder tuchtrecht, aansprakelijkheidsrecht en strafrecht, van toepassing.

(3) De bepalingen inzake rechtshulp in strafzaken blijven onverminderd van kracht.

#### Artikel 5

#### Vliegtuigongevalonderzoek

De Bondsrepubliek Duitsland verzekert dat de Nederlandse autoriteit die belast is met het onderzoeken van vliegtuigongevallen met inachtneming van de Nederlandse wetgeving ingelicht wordt over alle vliegtuigongevallen en storingen, voor zover zij zijn vastgesteld boven het Nederlandse grondgebied. De Bondsrepubliek Duitsland stelt de benodigde documenten ter beschikking voor het onderzoek. Zij staat vertegenwoordigers van de bevoegde autoriteit toe haar ruimten te betreden, de desbetreffende documenten (onderzoeksrapporten, geregistreerde radargegevens, geluidsbanden en dergelijke) in te zien en stelt ze voor zover en zo lang als nodig voor analyse ter beschikking. De Bondsrepubliek Duitsland wordt in de gelegenheid gesteld waarnemers voor het onderzoek aan te wijzen. Zij wordt in kennis gesteld van de uitkomsten van het onderzoek.

## Hoofdstuk II

### De gevolgen van het burgergebruik van de Luchthaven Niederrhein op het Nederlandse grondgebied

#### Artikel 6

##### Verkeer van en naar Luchthaven Niederrhein

- (1) Luchtverkeer van en naar Luchthaven Niederrhein boven Nederlands grondgebied is in principe alleen in de periode van 06:00 uur tot 23:00 uur plaatselijke tijd toegestaan. Dit geldt niet voor:
- a) luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening worden ingezet;
  - b) het uitvoeren van landingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur plaatselijke tijd van geregelde vluchten die volgens schema eerder dan 23:00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden;
  - c) het uitvoeren van starts tussen 23:00 uur en 24:00 uur plaatselijke tijd van geregelde vluchten die volgens schema eerder dan 23:00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:
    - een technische storing van het luchtvaartuig, dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting of
    - extreme meteorologische omstandigheden, die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen.
- (2) De in het eerste lid onder a, b of c bedoelde vluchten worden zonder uitzondering gemeld aan de Geluidscommissie bedoeld in artikel 7, derde lid.
- (3) De Bondsrepubliek Duitsland zal binnen de mogelijkheden van het Duitse recht door geëigende maatregelen er voor zorgen dat er boven aaneengesloten woonbebouwing op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden niet lager gevlogen wordt dan om vliegtechnische redenen noodzakelijk is en dat het



gebruik van verkeersinstallaties en verkeersmiddelen niet gestoord wordt door vliegtuigen.

(4) Zichtvliegcircuits en oefenvluchten zijn niet toegestaan boven Nederlands grondgebied.

#### Artikel 7

##### Milieu- en veiligheidszaken, bouw- en exploitatieprocedures

(1) Grensoverschrijdende gevolgen voor milieu en veiligheid samenhangend met het gebruik van Luchthaven Niederrhein worden volgens de in het Koninkrijk der Nederlanden geldende berekeningsmethoden vastgesteld en naar Nederlands recht beoordeeld. De in de bijlage 2 bij dit Verdrag opgenomen geluidszone (met 35 en 40 KE) mag door het gebruik van Luchthaven Niederrhein niet overschreden worden dan met wederzijds goedvinden van de Verdragsluitende Partijen.

(2) De Bondsrepubliek Duitsland treft ten aanzien van de exploitant van Luchthaven Niederrhein zodanige maatregelen dat bij het gebruik van de luchthaven geen grensoverschrijdende gevolgen voor milieu en veiligheid optreden waarmee de in het eerste lid bedoelde voorschriften worden overschreden.

(3) Voor Luchthaven Niederrhein wordt een Geluidscommissie ex § 32 b van het Luftverkehrsgesetz van 27 maart 1999 (Bundesgesetzblatt I, pagina 550) ingesteld met ten minste een vertegenwoordiger van de Nederlandse grensregio.

(4) Veranderingen in de inrichting of exploitatie van Luchthaven Niederrhein die een toename van de milieugevolgen of de veiligheidsrisico's tot gevolg hebben, worden behandeld naar Duitse procedurele voorschriften en de desbetreffende regelingen van het Europese recht, waarbij in het Koninkrijk der Nederlanden ingezeten natuurlijke personen en rechtspersonen dezelfde

procedurele rechten hebben als natuurlijke personen en rechtspersonen die ingezetenen zijn van de Bondsrepubliek Duitsland. Ingeval een dergelijke verandering zal leiden tot het overschrijden van de in het eerste lid bedoelde geluidszone zal hiervoor met wederzijds goedvinden van de Verdragsluitende Partijen een nieuwe geluidszone worden vastgesteld. Hiervoor zal de procedure van de milieueffectrapportage worden doorlopen. De benodigde onderzoeken worden naar opgave van de Nederlandse autoriteiten uitgevoerd in opdracht van de luchthavenexploitant.

(5) Flughafen Niederrhein GmbH zal voor Luchthaven Niederrhein een rampenplan opstellen. Dit vindt plaats in overleg met de verantwoordelijke autoriteiten. De bevoegde lokale autoriteiten verlenen elkaar bijstand. Het rampenplan voorziet ook in gemeenschappelijke rampen oefeningen.

(6) Het gelasten en goedkeuren van afzonderlijke maatregelen, in het bijzonder betreffende plaatsing en onderhoud van obstakelmarkeringen, verloopt via de lokaal bevoegde luchtvaartautoriteiten nadat rechtstreeks contact is opgenomen met de bevoegde luchtvaartautoriteit van de andere Verdragsluitende Partij. Het Koninkrijk der Nederlanden ziet erop toe dat de obstakelvrijheid volgens de ICAO-voorschriften voor de burgerluchtvaart op zijn grondgebied wordt geëerbiedigd.

### Hoofdstuk III

#### Overige bepalingen

#### Artikel 8

##### Bescherming van persoonsgegevens

(1) Persoonsgegevens mogen alleen aan de bevoegde instantie worden doorgegeven. Het gebruik van de op grond van dit Verdrag verstrekte gegevens is alleen toegestaan voor het in dit Verdrag omschreven doel waarvoor de gegevens zijn

verstrekt, c.q. luchtverkeersleiding, en alleen onder de door de instantie die ze heeft verstrekt voor het desbetreffende geval vooraf gestelde voorwaarden. Persoonsgegevens mogen vervolgens alleen aan andere instanties worden doorgegeven en voor andere doeleinden worden gebruikt met voorafgaande toestemming van de instantie die ze heeft doorgegeven. Verstrekking van persoonsgegevens is voorts toegestaan:

- a. voor doeleinden waarvoor de gegevens eveneens overeenkomstig dit Verdrag mogen worden doorgegeven,
- b. ter voorkoming en vervolging van ernstige strafbare feiten, alsmede
- c. ter bestrijding van grote gevaren voor de openbare veiligheid.

De ontvanger stelt de instantie die de gegevens verstrekt op haar verzoek in kennis van het gebruik van de verstrekte gegevens en de daarmee bereikte resultaten. Voor het overige gelden voor elke Verdragsluitende Partij de desbetreffende nationale rechtsvoorschriften.

(2) De instantie die de gegevens verstrekt is verplicht de juistheid van de te verstrekken gegevens te controleren en te letten op de noodzaak en de evenredigheid met betrekking tot het met de verstrekking beoogde doel. Daarbij worden de naar het desbetreffende nationale recht geldende verboden tot het verstrekken van gegevens geëerbiedigd. Indien blijkt dat onjuiste gegevens of gegevens die niet hadden mogen worden verstrekt doorgegeven zijn, wordt de ontvanger hiervan onverwijld in kennis gesteld. De ontvanger is alsdan verplicht onverwijld de gegevens te corrigeren of te vernietigen.

(3) De betrokken persoon wordt op verzoek over de met betrekking tot zijn persoon verstrekte gegevens alsmede over het beoogde doel ervan ingelicht. Er bestaat geen verplichting tot het verstrekken van gegevens, indien bij afweging blijkt dat het algemeen belang de gegevens niet te verstrekken zwaarder weegt dan het belang van de betrokkene bij het ontvangen van deze gegevens. Voor het overige richt het recht van de betrokkene over de met betrekking tot zijn persoon

aanwezige gegevens te worden ingelicht zich naar het nationale recht van de Verdragsluitende Partij op het grondgebied waarvan om gegevens wordt verzocht.

(4) Indien iemand als gevolg van het verstrekken van gegevens uit hoofde van dit Verdrag in strijd met de wet wordt benadeeld, is de ontvangende instantie met inachtneming van haar nationale recht jegens hem aansprakelijk. Deze instantie kan zich er ten aanzien van de benadeelde niet te harer ontlasting op beropen dat de schade door de verstreckende instantie is veroorzaakt. Indien de ontvangende instantie schadevergoeding betaalt vanwege schade die is veroorzaakt door de toepassing van onjuist verstrekte gegevens, vergoedt de verstreckende instantie het volledige bedrag van de betaalde vergoeding.

(5) Indien het voor de verstreckende instantie geldende nationale recht met betrekking tot de verstrekte persoonsgegevens voorziet in bijzondere voorschriften inzake vernietiging, dan stelt de verstreckende instantie de ontvanger daarvan op de hoogte. Ongeacht deze termijnen worden de verstrekte gegevens gewist zodra zij niet meer nodig zijn voor het doel waarvoor zij zijn verstrekt.

(6) De verstreckende en ontvangende instantie zijn verplicht het verzenden en ontvangen van persoonsgegevens te registreren.

(7) De verzendende en ontvangende instantie zijn verplicht de verstrekte gegevens doeltreffend te beschermen tegen toegang, wijziging en bekendmaking door daartoe onbevoegden

#### Artikel 9

##### Gemeenschappelijke luchtverkeerscommissie

(1) De Verdragsluitende Partijen vormen een gemeenschappelijke luchtverkeerscommissie die regelmatig en ten minste eenmaal per jaar bijeenkomt. Op verzoek van een Verdragsluitende Partij vinden ook buitengewone bijeenkomsten

van de gemeenschappelijke luchtverkeerscommissie plaats. De gemeenschappelijke luchtverkeerscommissie stelt een huishoudelijk reglement op.

(2) Elke Verdragsluitende Partij benoemt drie leden die zich kunnen doen bijstaan door derdedeskundigen.

(3) *De gemeenschappelijke luchtverkeerscommissie behandelt iedere kwestie die voortvloeit uit de uitlegging en toepassing van dit Verdrag. Zij ziet toe op de implementatie en naleving van de bepalingen van dit Verdrag en vervult in het bijzonder de haar uit hoofde van dit Verdrag toegewezen taken.*

#### Artikel 10

#### Consultatie

(1) Elke Verdragsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg teneinde wijzigingen van dit Verdrag te bespreken, nadat de gemeenschappelijke luchtverkeerscommissie bedoeld in artikel 9 deze heeft besproken. Dit geldt ook voor besprekingen over de uitlegging en toepassing van dit Verdrag, indien een overleg overeenkomstig artikel 9 naar het oordeel van een Verdragsluitende Partij niet tot een bevredigend resultaat heeft geleid. Het overleg begint binnen 30 dagen na ontvangst van het verzoek door de andere Verdragsluitende Partij.

(2) Een vergadering kan op verzoek van een Verdragsluitende Partij ook worden bijeengeroepen wanneer de vergunning voor Luchthaven Niederrhein gewijzigd of aangevuld dient te worden, gevolgen kan hebben voor de ruimtelijke ordening, streekplannen en geluidsoverlast. De Bondsrepubliek Duitsland zal in deze gevallen rekening houden met de Nederlandse eisen, met name ten aanzien van ruimtelijke ordening, streekplannen, stedenbouw en de bescherming tegen geluidsoverlast. Indien door een dergelijke wijziging of aanvulling maatregelen op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden nodig zijn, treft de bevoegde Nederlandse autoriteit de volgens Nederlands recht noodzakelijke maatregelen,

indien het Koninkrijk der Nederlanden geen bezwaar heeft aangetekend tegen de wijziging of aanvulling.

(3) De Verdragsluitende Partijen komen overeen dat op verzoek van een Verdragspartij inzake de openstelling van het Nederlandse luchtruim in de randuren tussen 05:00 en 06:00 en tussen 23:00 en 24:00, dus buiten de in artikel 6, eerste lid, vastgestelde tijden, twee jaar na het sluiten van dit Verdrag voor de eerste maal opnieuw zal worden overlegd.

#### Artikel 11

##### Oplossing van geschillen

(1) Elk geschil over de uitlegging en toepassing van dit Verdrag dat niet middels het bepaalde in de artikelen 9 en 10 kan worden opgelost, wordt op verzoek van een Verdragsluitende Partij ter beslechting voorgelegd aan een arbitragecommissie.

(2) Het scheidsgerecht wordt per geval in het leven geroepen, doordat iedere Verdragsluitende Partij een lid benoemt en beide leden overeenstemming bereiken over een onderdaan van een derde staat als voorzitter, die door de regeringen van de Verdragsluitende Partijen wordt benoemd. De leden worden binnen twee maanden benoemd en de voorzitter binnen drie maanden, nadat de ene Verdragsluitende Partij de andere heeft medegedeeld dat zij het geschil wenst voor te leggen aan een scheidsgerecht.

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

onderdaan is van een van de Verdragsluitende Partijen, of eveneens verhinderd is, verricht diens vervanger de benoemingen.

(4) Het scheidsgerecht beslist met meerderheid van stemmen op grond van bestaande verdragen en het volkenrecht. Zijn beslissingen zijn bindend en worden door de Verdragsluitende Partijen geëerbiedigd. Elke Verdragsluitende Partij draagt de kosten van de door haar benoemde scheidsman alsmede van haar vertegenwoordiging in de procedure voor het scheidsgerecht; de kosten van de voorzitter alsmede de overige kosten worden door de Verdragsluitende Partijen gelijkelijk gedragen. Voor het overige stelt het scheidsgerecht zijn eigen procedureregels vast.

#### Artikel 12

#### Opschorting

(1) Elk van de Verdragsluitende Partijen kan de werking van dit Verdrag opschorten, wanneer vaststaat dat de andere Verdragsluitende Partij haar verplichtingen uit hoofde van de artikelen 1, 6, 7 en 8 op grove wijze verzaakt, waardoor onmiddellijk gevaar voor de openbare orde en veiligheid ontstaat en binnen 15 dagen na de kennisgeving daaromtrent geen corrigerende maatregelen zijn getroffen.

(2) Het Koninkrijk der Nederlanden heeft het recht voorafgaand aan de vaststelling van een crisis- of oorlogssituatie de gevolgen van dit Verdrag in verband met de uitvoering van de luchtverkeersleiding boven Nederlands grondgebied door een Duitse autoriteit op te schorten.

(3) De opschorting en opheffing daarvan geschieden langs diplomatieke weg.

### Artikel 13

#### Geldigheidsduur en opzegging

Dit Verdrag wordt gesloten voor onbepaalde tijd. Elke Verdragsluitende Partij kan het langs diplomatieke weg schriftelijk opzeggen. In dat geval treedt het Verdrag twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij buiten werking, indien de opzegging niet voor het verstrijken van deze termijn bij overeenkomst wordt herroepen.

### Artikel 14

#### Bestaande verdragsverhoudingen

Dit Verdrag laat bestaande verdragsverhoudingen inzake het verloop van de staatsgrenzen, de exploitatieovereenkomsten tussen de bevoegde ATS-instanties alsmede maatregelen tegen geluidsoverlast en de rechten van de Verdragsluitende Partijen met betrekking tot het plaatsen en functioneren van radio- en telecommunicatiezenders onverlet. Beide Verdragsluitende Partijen zien erop toe dat door deze radio- en telecommunicatiezenders het functioneren van de voor de luchthaven noodzakelijke navigatie-installaties ten behoeve van de luchtverkeersleiding niet wordt verstoord.

### Artikel 15

#### Afspraken aangaande luchtruimindeling en geluidszone

Bijlage 1 aangaande de indeling van het luchtruim en bijlage 2 aangaande de geluidszone zijn onderdeel van het Verdrag. De in artikel 9 bedoelde gemeenschappelijke luchtverkeerscommissie doet aanbevelingen voor wijzigingen daarvan die in werking treden op de dag waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar hebben meegedeeld dat voldaan is aan de hiervoor geldende nationale voorschriften. Doorslaggevend hierbij is de datum van ontvangst van de laatste mededeling.



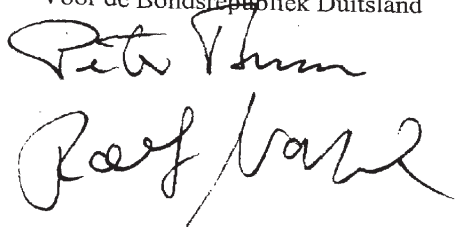
Artikel 16

Bekrachtiging, inwerkingtreding en voorlopige toepassing

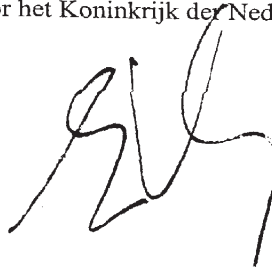
- (1) Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd. De akten van bekrachtiging worden zo spoedig mogelijk te Berlijn uitgewisseld.
- (2) Dit Verdrag treedt op de eerste dag van de tweede maand na de uitwisseling van de akten van bekrachtiging in werking.
- (3) Dit Verdrag wordt met ingang van 1 mei 2003 voorlopig toegepast. De voorlopige toepassing wordt beëindigd indien een van de Verdragsluitende Partijen te kennen geeft geen Partij te willen worden.

Gedaan te Berlijn, op 29 april 2003, in twee oorspronkelijke exemplaren, in de Duitse en de Nederlandse taal, beide teksten zijnde gelijkelijk authentiek.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Bijlage I

bij artikel 1, tweede lid,

van het Verdrag

tussen

de Bondsrepubliek Duitsland

en

het Koninkrijk der Nederlanden

inzake

de uitoefening van de luchtverkeersleiding

door de Bondsrepubliek Duitsland

boven Nederlands grondgebied

alsmede de gevolgen van het burgergebruik

van luchthaven Niederrhein

op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden

Luchtruimindeling

Beschrijving van de luchtruimen boven Nederlands grondgebied waarin de uitvoering van de luchtverkeersleiding door de Bondsrepubliek Duitsland is toegestaan:

NIEDERRHEIN CTR

51 33 15 N 06 10 20 E - 51 33 22 N 06 01 09 E

cirkelsegment met als middelpunt 51 31 05 N 05 51 22 E en een straal van 6,5 NM

rechte lijn 51 36 44 N 05 56 34 E - 51 39 28 N 05 56 41 E - 51 39 05 N 06 07 00 E

langs de Duits-Nederlandse grens naar 51 33 15 N 06 10 20 E

*luchtruim C:      onderbegrenzing GND  
                         bovenbegrenzing 2600 ft AMSL.*

ROMIN Area:

51 14 46 N 06 04 48 E - 51 15 10 N 05 57 00 E –

51 05 13 N 06 00 23 E langs de Duits-Nederlandse grens tot 51 14 46 N 06 04 48 E

*luchtruim E:      onderbegrenzing 2500 ft AMSL  
                         bovenbegrenzing flight level 195*

VENLO Area 1:

51 24 00 N 06 13 00 E - 51 20 00 N 06 02 09 E –

51 15 10 N 05 57 00 E - 51 14 46 N 06 04 48 E langs de Duits-Nederlandse grens tot 51 24 00 N 06 13 00 E

*luchtruim E:      onderbegrenzing 1500 ft AMSL  
                         bovenbegrenzing flight level 065\**

*luchtruim B:      onderbegrenzing flight level 065\*  
                         bovenbegrenzing flight level 190*

VENLO Area 2:

51 42 09 N 06 02 09 E - 51 20 00 N 06 02 09 E –

51 24 00 N 06 13 00 E langs de Duits-Nederlandse grens tot 51 42 09 N 06 02 09 E

*luchtruim E:      onderbegrenzing 3000 ft AMSL  
                         bovenbegrenzing flight level 065 \**

*luchtruim B:      onderbegrenzing flight level 065 \*  
                         bovenbegrenzing flight level 195*

ARKON Area

52 07 10 N 06 48 28 E - 51 53 45 N 06 36 30 E langs de Duits-Nederlandse grens tot 52  
07 10 N 06 48 28 E

*luchtruim A:      onderbegrenzing flight level 75  
                         bovenbegrenzing flight level 205*

*\* gedurende weekend (van vrijdag 17:00 LT tot en met zondag 24:00 LT) en tijdens  
officiële feestdagen: flight level 095*

Bijlage 2

bij artikel 7, eerste lid,

van het Verdrag

tussen

de Bondsrepubliek Duitsland

en

het Koninkrijk der Nederlanden

inzake

de uitoefening van de luchtverkeersleiding

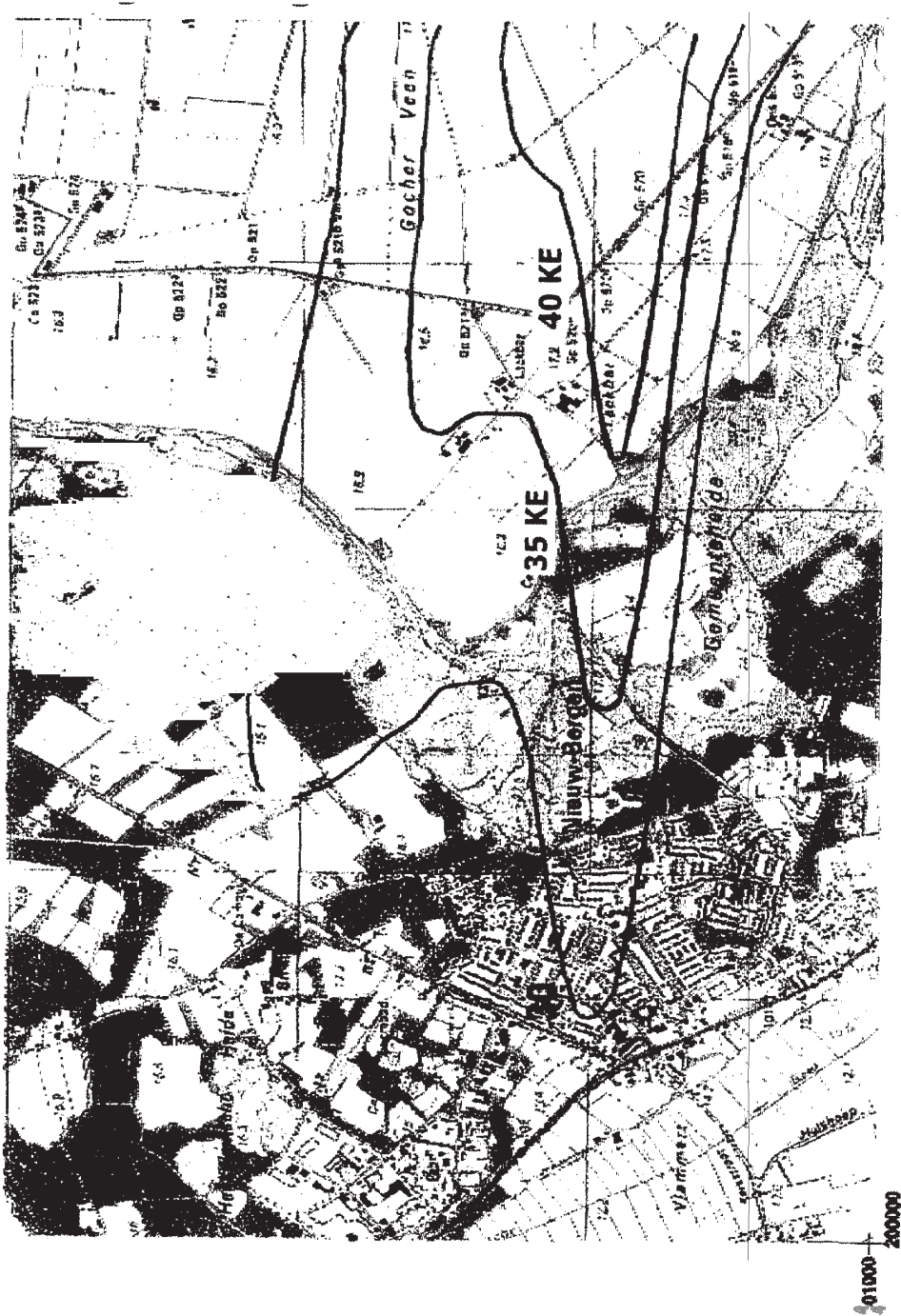
door de Bondsrepubliek Duitsland

boven Nederlands grondgebied

alsmede de gevolgen van het burgergebruik

van luchthaven Niederrhein

op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden



Protocol  
bij het Verdrag  
tussen  
de Bondsrepubliek Duitsland  
en  
het Koninkrijk der Nederlanden  
inzake  
de uitoefening van de luchtverkeersleiding  
door de Bondsrepubliek Duitsland  
boven Nederlands grondgebied  
alsmede de gevolgen van het burgergebruik  
van Luchthaven Niederrhein  
op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden

Verdragsgerelateerde verklaring van de Bondsrepubliek Duitsland inzake artikel 16, derde lid, eerste volzin, van het Verdrag en gezamenlijke verklaring inzake milieubescherming

1. Verdragsgerelateerde verklaring van Duitsland bij artikel 16, derde lid, eerste volzin, van het Verdrag

a. *Op constitutionele gronden kan de Bondsregering dit Verdrag slechts onder voorbehoud van de bevoegdheden van de nationale wetgever verdragsrechtelijk voorlopig toepassen.*

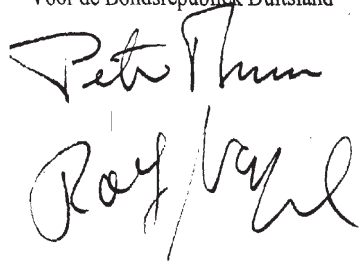
b. De Bondsregering verklaart dat zij ook overeenkomstig de bestaande wettelijke situatie in het tijdvak tot aan de inwerkingtreding van het Verdrag de haar in het Verdrag opgedragen verplichtingen zal nakomen.

c. De Bondsregering stelt een versnelde bekrachtigingsprocedure in.

2. Verklaring inzake milieubescherming

Naar aanleiding van het verzoek van het Koninkrijk der Nederlanden hoge prioriteit te verlenen aan de bescherming van het milieu, de omwonenden en de natuur in de betrokken regio vanwege de ingebruikname van Luchthaven Niederrhein, hebben de delegatieleiders op 17 februari 2003 overeenstemming bereikt over de als Bijlage 1 bijgevoegde gezamenlijke verklaring inzake milieubescherming. Daarmee werd voldaan aan de wens tot naleving van alle rechtshandelingen daaromtrent.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland

Two handwritten signatures in black ink. The top signature is 'Peter Thun' and the bottom signature is 'Kay Bahl'.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

A single handwritten signature in black ink, appearing to be 'Rijkman Groenendijk'.



Bijlage 1

Gezamenlijke verklaring inzake milieubescherming

De Duitse delegatie verzekert dat zij op dezelfde wijze als de Nederlandse zijde hoge prioriteit zal verlenen aan de bescherming van het milieu, de omwonenden en de natuur in de betrokken regio in verband met de ingebruikneming van Luchthaven Niederrhein (Weeze-Laarbruch) en waarde zal blijven hechten aan de naleving van alle rechtshandelingen daaromtrent.

De vergunning is afgegeven op grond van de beoordeling door deskundigen van het rapport *FFH-Erheblichkeit einer Umnutzung des Militärflughafens Weeze-Laarbruch* (Froelich&Sporbeck, augustus 1999). Dit werd op 10 juli 2002 geactualiseerd door het rapport *FFH-Erheblichkeitsabschätzung zur Konversion des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch* (Froelich&Sporbeck). De Bondsrepubliek Duitsland volgt met grote belangstelling de Nederlandse rapportages aan de Europese Unie in het kader van het Flora-Fauna-Habitat-onderzoek (monitoring) in het nationaal park Maasduinen naar de gevolgen van het luchtverkeer vanaf en naar Luchthaven Niederrhein (Weeze-Laarbruch). De Bondsrepubliek Duitsland zal vervolgonderzoek binnen haar bevoegdheden en mogelijkheden ondersteunen en kennis nemen van de uitkomsten.

Mochten er in weerwil van alle momenteel bekende feiten en conclusies in de toekomst in het nationaal park Maasduinen wezenlijke, schadelijke gevolgen van het vliegverkeer van en naar Luchthaven Niederrhein worden vastgesteld, bijvoorbeeld bij monitoring, dient dit aan een in overeenstemming met artikel 9 in te stellen gemeenschappelijke luchtvaartcommissie te worden gemeld. Na beoordeling van deze meldingen en eventueel na inwinning van aanvullend deskundig advies inzake de verdere aanpak, dient deze commissie voorstellen te doen voor eventuele maatregelen in het nationaal park Maasduinen ten behoeve van vervanging of schadeloosstelling. De Duitse zijde zal de resultaten van procedures, voorzover deze van belang zijn voor de vergunning, inbrengen in de vergunningsprocedure, eventueel leidend tot gedeeltelijke of volledige intrekking van de vergunning.

[ GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND ]

Vertrag

zwischen

der Bundesrepublik Deutschland

und

dem Königreich der Niederlande

über

die Durchführung der Flugverkehrskontrolle

durch die Bundesrepublik Deutschland

über niederländischem Hoheitsgebiet

und die Auswirkungen des zivilen Betriebes

des Flughafens Niederrhein

auf das Hoheitsgebiet des Königreichs der Niederlande

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
das Königreich der Niederlande -

Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, zur Unterzeichnung  
aufgelegt in Chicago am 7. Dezember 1944,

unter Beachtung der jeweiligen nationalen Luftverkehrsvorschriften,

in der Absicht, ihre zwischenstaatliche Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs  
weiter vertrauensvoll auszudehnen und zu vertiefen,

im Interesse der Entwicklung der internationalen Luftfahrt und der Abwehr von Gefahren für  
die Luftfahrt und die Allgemeinheit,

in dem Wunsch, die sichere Durchführung des internationalen Flugbetriebs über die gemein-  
samen nationalen Grenzen hinweg im Interesse der Luftraumnutzer und ihrer Fluggäste zu  
erleichtern,

in dem Wunsch, Mensch, Natur und Umwelt in den Grenzregionen möglichst umfassend ge-  
gen ungewünschte Auswirkungen des grenzüberschreitenden Luftverkehrs zu schützen,

im Hinblick auf die institutionelle Strategie der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC)  
für das Flugverkehrsmanagement (ATM) in Europa und auf das Protokoll zur Neufassung des  
Internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt "EURO-  
CONTROL", das am 27. Juni 1997 zur Unterzeichnung aufgelegt wurde (revidiertes Überein-  
kommen) -

sind wie folgt übereingekommen:

I. Kapitel  
Flugverkehrskontrolle

Artikel 1  
Ausübung der Flugverkehrskontrolle

(1) Das Königreich der Niederlande gestattet der Bundesrepublik Deutschland die Abwicklung des Luftverkehrs nach Maßgabe des niederländischen Rechts und der besonderen Bestimmungen dieses Vertrages in einem Teil des niederländischen Luftraums. Die Bundesrepublik Deutschland führt die Flugverkehrskontrolle (Flugverkehrskontrolldienst, Fluginformationsdienst, Flugverkehrsberatungsdienst, Flugalarmdienst) im genannten Luftraum durch. Das Königreich der Niederlande erkennt die zu diesem Zweck von der Bundesrepublik Deutschland gemäß Satz 1 vorgenommenen Kontrollmaßnahmen zur Durchführung der Flugverkehrskontrolle an.

(2) Die Vertragsparteien legen die genauen vertikalen und lateralen Ausdehnungen innerhalb des in Absatz 1 Satz 1 genannten Luftraums nach der in Anlage 1 festgelegten Aufteilung des Luftraumes fest. Die Aufgaben nach Absatz 1 werden von einem durch die Regierung der Bundesrepublik Deutschland beauftragten Flugsicherungsunternehmen durchgeführt. Die Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland aus diesem Vertrag bleiben davon unberührt.

(3) Die operationell notwendigen Einzelheiten werden zwischen den mit der Durchführung der Flugsicherung beauftragten Stellen der Bundesrepublik Deutschland und des Königreichs der Niederlande im Rahmen von Letters of Agreement geregelt. Dies gilt auch hinsichtlich der An- und Abflugverfahren zum und vom Flughafen Niederrhein, soweit diese über niederländisches Hoheitsgebiet führen.

Artikel 2  
Militärische Flüge

Flüge der niederländischen Luftwaffe und der Nordatlantikpakt-Organisation (NATO) müssen in den betroffenen Lufträumen jederzeit lagegerecht und mit dem vorgesehenen Vorrang durchgeführt werden können. Solche Flüge werden der Bundesrepublik Deutschland, wenn immer möglich, rechtzeitig bekannt gegeben.

Artikel 3  
Haftung

(1) Verschulden die Stelle, die die Flugsicherung nach diesem Vertrag durchführt oder ihre Bediensteten Schäden an Personen, Sachen oder Rechten, die durch Einwirkung des Luftverkehrs im Hoheitsgebiet des Königreichs der Niederlande eingetreten sind, so haftet hierfür das Königreich der Niederlande nach Maßgabe der Vorschriften, nach denen sich seine Haftung für das eigene Flugsicherungsunternehmen bestimmt.

(2) Die Bundesrepublik Deutschland wird dem Königreich der Niederlande alle erforderlichen Aufwendungen und alle Schäden ersetzen, die dem Königreich der Niederlande im Zusammenhang mit der Erledigung der Ansprüche gemäß Absatz 1 erwachsen.

(3) Den Geschädigten steht kein direkter Anspruch gegen die Bundesrepublik Deutschland, die von ihr beauftragte Flugsicherungsstelle und deren Bedienstete zu.

(4) Das Königreich der Niederlande hat, wenn gegen es ein Anspruch aufgrund Absatz 1 geltend gemacht wird, die Bundesrepublik Deutschland unverzüglich in Kenntnis zu setzen und sie im Falle einer gerichtlichen Geltendmachung auch hierüber zu unterrichten.

(5) Das Königreich der Niederlande und die Bundesrepublik Deutschland sind verpflichtet, sich gegenseitig die für die Bearbeitung des Schadensfalls sachdienlichen Informationen und Beweismittel zur Verfügung zu stellen.

(6) Im Falle der Inanspruchnahme des Königreichs der Niederlande gemäß Absatz 1 stehen der Bundesrepublik Deutschland die Mitwirkungsrechte nach Maßgabe des anwendbaren Prozessrechtes des Königreichs der Niederlande zu. Das Königreich der Niederlande wird der Bundesrepublik Deutschland vergleichbare Mitwirkungsrechte beim Abschluss oder der Ablehnung eines außergerichtlichen Vertrages einräumen.

(7) Das Königreich der Niederlande hat die Bundesrepublik Deutschland von der Erledigung des Anspruchs in Kenntnis zu setzen; Abschriften der Entscheidung, des Vergleiches oder der sonst zur Erledigung führenden Verfügungen sind beizufügen.

(8) Zur Entscheidung von Streitigkeiten über Ansprüche nach Absatz 1 sind ausschließlich die Gerichte des Königreichs der Niederlande zuständig.

#### Artikel 4

##### Amts- und Rechtshilfe

(1) Für die mit der Durchführung der Flugverkehrskontrolle über niederländischem Hoheitsgebiet verbundenen Arbeitsbereiche stellen die Vertragsparteien die gegenseitige und zeitige Gewährung sachdienlicher Informationen und Mitteilungen sicher und gewährleisten den regelmäßigen Austausch der Informationen zwischen den betroffenen Betriebsstellen der Vertragsparteien. Insbesondere verpflichtet sich die Bundesrepublik Deutschland dem Königreich der Niederlande die Daten zur Verfügung zu stellen, die zur Aufklärung über den Luftverkehr, der niederländisches Hoheitsgebiet unter deutscher Flugverkehrskontrolle ohne Einschaltung der niederländischen für die Flugsicherung zuständigen Behörde überflogen hat, erforderlich sind.

(2) Die Bediensteten des von der Bundesrepublik Deutschland beauftragten Flugsicherungsunternehmens bleiben in dienstrechtlicher, insbesondere disziplinarrechtlicher, haftungsrechtlicher und strafrechtlicher Hinsicht den deutschen Vorschriften unterworfen.

(3) Die Bestimmungen über die Rechtshilfe in Strafsachen bleiben unberührt.

FLUGUNFÄLLE

Flugunfalluntersuchung

Die Bundesrepublik Deutschland stellt sicher, dass die für Flugunfalluntersuchungen zuständige niederländische Behörde über sämtliche Flugunfälle und Störungen nach Maßgabe der niederländischen Gesetzgebung unterrichtet wird, soweit sie über niederländischem Hoheitsgebiet festgestellt werden. Sie stellt die notwendigen Unterlagen zur Untersuchung bereit. Sie gestattet den Vertretern der zuständigen Behörde, ihre Räume zu betreten, Einsicht in die einschlägigen Unterlagen (Untersuchungsberichte, Radardatenaufzeichnungen, Tonbänder und so weiter) zu nehmen und überlässt sie im erforderlichen Umfang zur Auswertung für die dazu erforderliche Dauer. Der Bundesrepublik Deutschland ist Gelegenheit zu geben, Beobachter zur Untersuchung zu bezeichnen. Sie wird über die Ergebnisse der Untersuchung unterrichtet.

## II. Kapitel

### Auswirkungen des zivilen Betriebes des Flughafens Niederrhein auf niederländisches Hoheitsgebiet

#### Artikel 6

##### An- und Abflugverkehr zum und vom Flughafen Niederrhein

(1) Der An- und Abflugverkehr über niederländisches Hoheitsgebiet zum und vom Flughafen Niederrhein wird grundsätzlich nur für die Ortszeit von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr gestattet.

Dies gilt nicht für

- a) Luftfahrzeuge, die sich in einer Notsituation befinden oder im Rahmen einer Rettungsaktion oder Hilfsaktion eingesetzt werden;
- b) Landungen von regelmäßigen Flügen zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr Ortszeit, die planmäßig vor 23:00 Uhr Ortszeit hätten ankommen sollen, sofern unerwartete Umstände mit verzögernder Wirkung eingetreten sind, die zum Zeitpunkt des Abflugs normalerweise nicht vorherzusehen waren;
- c) Starts von regelmäßigen Flügen zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr Ortszeit, die planmäßig vor 23:00 Uhr Ortszeit hätten abfliegen sollen, sofern
  - technische Störungen des Luftfahrzeuges oder der luftfahrttechnischen Grundausstattung oder
  - extreme meteorologische Verhältnisse gegeben sind, die eine Verzögerung des planmäßigen Starts rechtfertigen.

(2) Die in Absatz 1 Buchstaben a, b und c aufgeführten Flüge werden ausnahmslos der Fluglärmkommission gemäß Artikel 7 Absatz 3 zur Kenntnis gebracht.



(3) Die Bundesrepublik Deutschland wird im Rahmen der nach deutschem Recht bestehenden Möglichkeiten durch geeignete Maßnahmen dafür sorgen, dass geschlossene Siedlungen im Hoheitsgebiet des Königreichs der Niederlande in geringerer als der flugbetrieblich erforderlichen Höhe nicht überflogen werden und dass der Betrieb von Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln durch Luftfahrzeuge nicht beeinträchtigt wird.

(4) Platzrundenflüge nach Sichtflugregeln und Übungsflüge über niederländischem Hoheitsgebiet sind nicht gestattet.

#### Artikel 7

##### Umwelt- und Sicherheitsangelegenheiten, Bau- und Betriebsverfahren

(1) Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen und Sicherheitsrisiken durch den Betrieb des Flughafens werden entsprechend den im Königreich der Niederlande geltenden Berechnungsmethoden ermittelt und nach dem niederländischen Recht beurteilt. Die in Anlage 2 zu diesem Vertrag aufgenommene Fluglärmzone (mit 35 und 40 Kosteneinheiten) darf beim Betrieb des Flughafens Niederrhein nur im Einvernehmen beider Vertragsparteien überschritten werden.

(2) Die Bundesrepublik Deutschland trifft in Bezug auf den Betreiber des Flughafens Niederrhein derartige Maßnahmen, dass bei der Nutzung des Flughafens keine grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen und Sicherheitsrisiken auftreten, die die Vorschriften im Sinne des ersten Absatzes überschreiten würden.

(3) Für den Flughafen Niederrhein wird eine Fluglärmkommission nach § 32b des Luftverkehrsgesetzes vom 27. März 1999 (Bundesgesetzblatt I, Seite 550) mit mindestens einem Vertreter der niederländischen Grenzregion gebildet.

(4) Änderungen an Anlage oder Betrieb des Flughafens Niederrhein, die eine Erhöhung der Umweltauswirkungen oder der Sicherheitsrisiken zur Folge haben, werden nach den deutschen Verfahrensvorschriften und den einschlägigen Regelungen des Europäischen Gemeinschaftsrechts behandelt, wobei die im Königreich der Niederlande ansässigen betroffenen natürlichen und juristischen Personen die gleichen Verfahrensrechte haben wie die in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen natürlichen und juristischen Personen. Führt eine Änderung zum Überschreiten der in Absatz 1 genannten Fluglärmmzonen, erfolgt im Einvernehmen beider Vertragsparteien die Festsetzung einer neuen Fluglärmmzone. Hierzu wird ein Umweltverträglichkeitsverfahren durchgeführt. Die notwendigen Untersuchungen sind nach Vorgaben der niederländischen Behörden im Auftrag des Flughafenbetreibers durchzuführen.

(5) Für den Flughafen Niederrhein ist von der Flughafen Niederrhein GmbH ein Alarmplan zu erstellen. Dieser wird mit den verantwortlichen Behörden abgestimmt. Die zuständigen örtlichen Behörden unterstützen sich gegenseitig. Der Alarmplan soll auch gemeinsame Alarmübungen regeln.

(6) Die Anordnung und die Genehmigung von Einzelmaßnahmen, insbesondere über die Anbringung und die Unterhaltung von Hinderniskennzeichnungen, ergehen durch die örtlich zuständigen Luftfahrtbehörden nach unmittelbarer Kontaktaufnahme mit der zuständigen Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei. Das Königreich der Niederlande regelt die Einhaltung der Hindernisfreiheit nach den ICAO-Vorschriften für den zivilen Flugbetrieb auf seinem Hoheitsgebiet.

III. Kapitel  
Übrige Bestimmungen

Artikel 8  
Schutz personenbezogener Daten

(1) Personenbezogene Daten dürfen nur an die zuständige Stelle übermittelt werden. Die Verwendung der auf Grund dieses Vertrages übermittelten Daten ist nur für den im Vertrag bezeichneten Zweck, der Flugverkehrskontrolle, für den die Daten übermittelt worden sind, und zu den durch die übermittelnde Stelle im Einzelfall vorgegebenen Bedingungen zulässig. Die weitere Übermittlung an andere Stellen und die Verwendung für andere Zwecke dürfen nur mit vorheriger Zustimmung der übermittelnden Stelle erfolgen. Die Verwendung personenbezogener Daten ist darüber hinaus zulässig:

- a) für Zwecke, für die die Daten ebenfalls nach diesem Vertrag übermittelt werden dürfen,
- b) zur Verhütung und Verfolgung von Straftaten von erheblicher Bedeutung sowie
- c) zur Abwehr von erheblichen Gefahren für die öffentliche Sicherheit.

Der Empfänger unterrichtet die übermittelnde Stelle auf ihr Ersuchen über die Verwendung der übermittelten Daten und über die dadurch erzielten Ergebnisse. Im Übrigen gelten für jede Vertragspartei die jeweiligen innerstaatlichen Rechtsvorschriften.

(2) Die übermittelnde Stelle ist verpflichtet, auf die Richtigkeit der zu übermittelnden Daten sowie auf die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit in Bezug auf den mit der Übermittlung verfolgten Zweck zu achten. Dabei sind die nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht geltenden Übermittlungsverbote zu beachten. Erweist sich, dass unrichtige Daten oder Daten,

die nicht übermittelt werden durften, übermittelt worden sind, so ist dies dem Empfänger unverzüglich mitzuteilen. Er ist verpflichtet, die Berichtigung oder Löschung unverzüglich vorzunehmen.

(3) Dem Betroffenen ist auf Antrag über die zu seiner Person übermittelten Informationen sowie über den vorgesehenen Verwendungszweck Auskunft zu erteilen. Eine Verpflichtung zur Auskunftserteilung besteht nicht, soweit eine Abwägung ergibt, dass das öffentliche Interesse, die Auskunft nicht zu erteilen, das Interesse des Betroffenen an der Auskunftserteilung überwiegt. Im Übrigen richtet sich das Recht des Betroffenen, über die zu seiner Person vorhandenen Daten Auskunft zu erhalten, nach dem innerstaatlichen Recht der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Auskunft beantragt wird.

(4) Wird jemand infolge der Datenübermittlung nach diesem Vertrag rechtswidrig geschädigt, so haftet ihm hierfür die empfangende Stelle nach Maßgabe ihres innerstaatlichen Rechts. Sie kann sich im Verhältnis zum Geschädigten zu ihrer Entlastung nicht darauf berufen, dass der Schaden durch die übermittelnde Stelle verursacht worden ist. Leistet die empfangende Stelle Schadensersatz wegen eines Schadens, der durch die Verwendung von unrichtig übermittelten Daten verursacht wurde, so erstattet die übermittelnde Stelle den Gesamtbetrag des geleisteten Ersatzes.

(5) Soweit das für die übermittelnde Stelle geltende nationale Recht in Bezug auf die übermittelten personenbezogenen Daten besondere Löschungsvorschriften vorsieht, weist die übermittelnde Stelle den Empfänger darauf hin. Unabhängig von diesen Fristen sind die übermittelten Daten unverzüglich zu löschen, sobald sie für den Zweck, für den sie übermittelt worden sind, nicht mehr erforderlich sind.

(6) Die übermittelnde und die empfangende Stelle sind verpflichtet, die Übermittlung und den Empfang von personenbezogenen Daten aktenkundig zu machen.

(7) Die übermittelnde und die empfangende Stelle sind verpflichtet, die übermittelten personenbezogenen Daten wirksam gegen unbefugten Zugang, unbefugte Veränderung und unbefugte Bekanntgabe zu schützen.

#### Artikel 9

##### Gemeinsame Luftverkehrskommission

(1) Die Vertragsparteien bilden eine Gemeinsame Luftverkehrskommission, die in regelmäßigen Abständen, mindestens einmal jährlich, zusammentritt. Auf Antrag einer Vertragspartei wird die Gemeinsame Luftverkehrskommission auch außerordentlich einberufen. Die Gemeinsame Luftverkehrskommission gibt sich eine Geschäftsordnung.

(2) Jede Vertragspartei bestellt drei Mitglieder, die weitere Sachverständige hinzuziehen können.

(3) Die Gemeinsame Luftverkehrskommission behandelt jede Frage, die sich aus der Auslegung und der Anwendung dieses Vertrages ergibt. Sie begleitet die Umsetzung und die Einhaltung der Bestimmungen des Vertrages und nimmt insbesondere die ihr nach diesem Vertrag zugewiesenen Aufgaben wahr.

#### Artikel 10

##### Konsultationen

(1) Zur Erörterung von Änderungen dieses Vertrages kann eine Vertragspartei, nachdem sich die Gemeinsame Luftverkehrskommission nach Artikel 9 damit befasst hat, jederzeit eine Konsultation verlangen. Das gilt auch für Erörterungen über die Auslegung und die Anwendung des Vertrages, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungs austausch nach

Artikel 9 dieses Vertrages kein zufrieden stellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultation beginnt binnen 30 Tagen nach Eingang des Verlangens bei der jeweils anderen Vertragspartei.

(2) Eine Konsultation kann auf Verlangen einer Vertragspartei auch dann einberufen werden, wenn die Genehmigung des Flughafens Niederrhein geändert oder ergänzt werden soll, sofern dadurch die Belange von Raumplanung, Landesplanung und Fluglärm betroffen sein können.

Die Bundesrepublik Deutschland wird in diesen Fällen die niederländischen Erfordernisse, insbesondere die Erfordernisse der Raumordnung, der Landesplanung, des Städtebaues und des Schutzes gegen Fluglärm berücksichtigen. Werden durch eine solche Änderung oder Ergänzung Maßnahmen im Hoheitsgebiet des Königreichs der Niederlande notwendig, so trifft die zuständige niederländische Behörde die nach niederländischem Recht erforderlichen Maßnahmen, soweit das Königreich der Niederlande Einwendungen gegen die Änderung oder die Ergänzung nicht erhoben hat.

(3) Die Vertragsparteien kommen dahin überein, dass auf Wunsch einer Vertragspartei über die Öffnung des niederländischen Luftraums in den Randstunden zwischen 05.00 und 06:00 Uhr beziehungsweise 23:00 Uhr und 24:00 Uhr, also über die in Artikel 6 Absatz 1 festgelegten Zeiten hinaus, erstmalig 2 Jahre nach Abschluss dieses Vertrages erneut beraten wird.

#### Artikel 11

##### Streitbeilegung

(1) Jede Streitigkeit über die Auslegung und die Anwendung dieses Vertrages, die nicht nach den Bestimmungen der Artikel 9 und 10 beigelegt werden kann, wird auf Verlangen einer Vertragspartei einer Schiedskommission zur Schlichtung vorgelegt.

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

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

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit aufgrund bestehender Verträge und des Völkerrechts. Seine Entscheidungen sind bindend und von den Vertragsparteien zu befolgen. Jede Vertragspartei trägt die Kosten des von ihr bestellten Schiedsrichters sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmannes sowie die sonstigen Kosten werden von der Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

#### Artikel 12

#### Suspendierung

(1) Jede der Vertragsparteien kann die Wirkung dieses Vertrages suspendieren, wenn feststeht, dass die andere Vertragspartei ihre Pflichten nach Artikel 1, 6, 7 und 8 in grober Weise verletzt, so dass dadurch eine unmittelbare Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung

erfolgt und korrigierende Maßnahmen nicht innerhalb von 15 Tagen nach diesbezüglicher Notifizierung erfolgt sind.

(2) Das Königreich der Niederlande ist im Vorfeld der Feststellung eines Krisen- oder Kriegesfalls berechtigt, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Flugverkehrskontrolle über niederländischem Hoheitsgebiet durch eine deutsche Stelle stehenden Wirkungen dieses Vertrages zu suspendieren.

(3) Die Anordnung und Aufhebung der Suspendierung erfolgen jeweils auf diplomatischem Wege.

#### Artikel 13

##### Geltungsdauer und Kündigung

Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Er kann von jeder Vertragspartei auf diplomatischem Wege schriftlich gekündigt werden. In diesem Fall tritt der Vertrag zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird.

#### Artikel 14

##### Bestehende Vertragsverhältnisse

Durch diesen Vertrag werden die bestehenden Vertragsverhältnisse über den Verlauf der Staatsgrenze, die Betriebsvereinbarungen zwischen den zuständigen Flugsicherungsstellen sowie Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und die Rechte der Vertragsparteien in Bezug auf die Errichtung und den Betrieb von Radio- und Telekommunikationssendern nicht berührt. Die beiden Vertragsparteien werden dafür Sorge tragen, dass durch diese Radio- und Telekommunikationssender der Betrieb der für die Flugplätze erforderlichen Flugsicherungsanlagen nicht gestört wird.



Artikel 15

Vereinbarungen über die Einteilung von Luftraum und Fluglärmszone

Anlage 1 zur Luftraumplanung und Anlage 2 zu den Fluglärmszonen sind Bestandteil des Vertrages. Änderungen dazu werden durch die Gemeinsame Luftverkehrskommission nach Artikel 9 empfohlen und treten an dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsstaaten einander mitgeteilt haben, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der letzten Mitteilung.

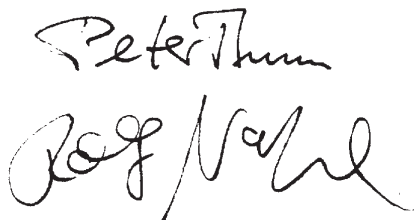
Artikel 16

Ratifikation, Inkrafttreten, vorläufige Anwendung

- (1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Den Haag ausgetauscht.
- (2) Dieser Vertrag tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.
- (3) Dieser Vertrag wird mit Wirkung vom 1. Mai 2003 vorläufig angewendet. Die vorläufige Anwendung wird beendet, wenn eine der Vertragsparteien ihre Absicht erklärt, nicht Vertragspartei zu werden.

Geschehen zu Berlin am 29. April 2003 in zwei Urschriften, jede in deutscher und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die  
Bundesrepublik Deutschland



Für das  
Königreich der Niederlande



Anlage 1  
zu Artikel 1 Absatz 2  
des Vertrages  
zwischen  
der Bundesrepublik Deutschland  
und  
dem Königreich der Niederlande  
über  
die Durchführung der Flugverkehrskontrolle  
durch die Bundesrepublik Deutschland  
über niederländischem Hoheitsgebiet  
und die Auswirkungen des zivilen Betriebes  
des Flughafens Niederrhein  
auf das Hoheitsgebiet des Königreichs der Niederlande

### Luftraumplan

Darstellung der Lufträume über niederländischem Hoheitsgebiet, in denen die Durchführung der Flugverkehrskontrolle der Bundesrepublik Deutschland gestattet wird:

ROMIN Area:

51 14 46 N 06 04 48 E - 51 15 10 N 05 57 00 E - 51 05 13 N 06 00 23 E entlang der deutsch-niederländischen Grenze bis 51 14 46 N 06 04 48 E

Luftraum E: Untere Begrenzung 2500 Fuß AMSL  
Obere Begrenzung Flugfläche 195

VENLO Area 1:

51 24 00 N 06 13 00 E - 51 20 00 N 06 02 09 E - 51 15 10 N 05 57 00 E -  
51 14 46 N 06 04 48 E entlang der deutsch-niederländischen Grenze bis  
51 24 00 N 06 13 00 E

Luftraum E: Untere Begrenzung 1500 Fuß AMSL  
Obere Begrenzung Flugfläche 065\*

Luftraum B: Untere Begrenzung Flugfläche 065\*  
Obere Begrenzung Flugfläche 195

---

An Wochenenden (Freitag 17:00 Uhr Ortszeit bis einschließlich Sonntag 24:00 Uhr) und an gesetzlichen Feiertagen in den Niederlanden: Flugfläche 095

VENLO Area 2:

51 42 09 N 06 02 09 E - 51 20 00 N 06 02 09 E - 51 24 00 N 06 13 00 E entlang der deutsch-niederländischen Grenze bis 51 42 09 N 06 02 09 E

Luftraum E: Untere Begrenzung 3000 Fuß AMSL  
Obere Begrenzung Flugfläche 065\*

Luftraum B: Untere Begrenzung Flugfläche 065\*  
Obere Begrenzung Flugfläche 195

ARKON Area:

52 07 10 N 06 48 28 E - 51 53 45 N 06 36 30 E entlang der deutsch-niederländischen Grenze bis 52 07 10 N 06 48 28 E

Luftraum A: Untere Begrenzung Flugfläche 75  
Obere Begrenzung Flugfläche 205

NIEDERRHEIN Kontrollzone (Control Zone/CTR)

51 33 15 N 06 10 20 E - 51 33 22 N 06 01 09 E

Zirkelsegment mit Mittelpunkt 51 31 05 N 05 51 22 E und ein Radius von 6,5 NM

Gerade Linie von 51 36 44 N 05 56 34 E - 51 39 28 N 05 56 41 E via 51 39 05 N 06 07 00 E entlang der deutsch-niederländischen Grenze bis 51 33 15 N 06 10 20 E

Luftraum C: Untere Begrenzung: GND  
Obere Begrenzung: 2 600 Fuß AMSL

---

\* An Wochenenden (Freitag 17:00 Uhr Ortszeit bis einschließlich Sonntag 24:00 Uhr) und an gesetzlichen Feiertagen in den Niederlanden: Flugfläche 095

Anlage 2

zu Artikel 7 Absatz 1

des Vertrages

zwischen der Bundesrepublik Deutschland

und

dem Königreich der Niederlande

über

die Durchführung der Flugverkehrskontrolle

durch die Bundesrepublik Deutschland

über niederländischem Hoheitsgebiet

und die Auswirkungen des zivilen Betriebes

des Flughafens Niederrhein

auf das Hoheitsgebiet des Königreichs der Niederlande

### Anlage 2 Fluglärmzone



401000  
200000

Protokoll  
zum  
Vertrag  
zwischen  
der Bundesrepublik Deutschland  
und  
dem Königreich der Niederlande  
über  
die Durchführung der Flugverkehrskontrolle  
durch die Bundesrepublik Deutschland  
über niederländischem Hoheitsgebiet und die Auswirkungen  
des zivilen Betriebes des Flughafens Niederrhein  
auf das Hoheitsgebiet des Königreichs der Niederlande

Vertragsbezogene Erklärung der Bundesrepublik Deutschland zu Artikel 16 Absatz 3  
Satz 1 des Staatsvertrags und Einvernehmliche Erklärung zum Umweltschutz

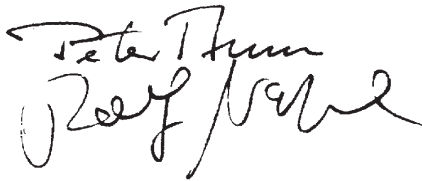
1. Vertragsbezogene Erklärung der Bundesrepublik Deutschland zu Artikel 16  
Absatz 3 Satz 1 des Staatsvertrags

- a) Aus verfassungsrechtlichen Gründen kann die Bundesregierung die vorläufige Anwendung dieses Vertrages nur vorbehaltlich der Kompetenzen des innerstaatlichen Gesetzgebers völkervertraglich begründen.
- b) Die Bundesregierung erklärt, dass sie auch nach der bestehenden Gesetzeslage in der Zeit bis zum Inkrafttreten des Vertrages die ihr in dem Vertrag auferlegten Verpflichtungen erfüllen wird.
- c) Die Bundesregierung leitet ein beschleunigtes Ratifizierungsverfahren ein.

2. Erklärung zum Umweltschutz

Um dem Anliegen des Königreichs der Niederlande, dem Umwelt-, Anwohner- und Naturschutz in der betroffenen Region im Zusammenhang mit der Aufnahme des Flugbetriebes am Flughafen Niederrhein hohe Priorität einzuräumen, vereinbarten die Delegationsleiter am 17. Februar 2003 die als Anlage 1 beigefügte Einvernehmliche Erklärung zum Umweltschutz. Damit wurde dem Wunsche nach Beachtung aller diesbezüglichen Rechtsakte Rechnung getragen.

Für die  
Bundesrepublik Deutschland



Für das  
Königreich der Niederlande





Anlage 1

Einvernehmliche Erklärung zum Umweltschutz

Die deutsche Delegation versichert, dass sie in gleicher Weise wie die niederländische Seite dem Umwelt-, Anwohner- und Naturschutz in der betroffenen Region im Zusammenhang mit der Aufnahme des Flugbetriebs am Flughafen Niederrhein (Weeze-Laarbruch) hohe Priorität einräumt und weiterhin auf Beachtung aller diesbezüglichen Rechtsakte Wert legen wird.

Die Genehmigung wurde erteilt aufgrund der gutachterlichen Stellungnahme zur FFH-Erheblichkeit einer Umnutzung des Militärflughafens Weeze-Laarbruch (Froelich&Sporbeck, August 1999). Eine Aktualisierung der FFH-Erheblichkeitsabschätzung zur Konversion des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch (Froelich&Sporbeck) erfolgte am 10. Juli 2002. Die Bundesrepublik Deutschland verfolgt mit großer Aufmerksamkeit die im Rahmen der niederländischen Flora-Fauna-Habitat-Berichtserstattung an die Europäische Union stattfindenden Untersuchungen (monitoring) im Gebiet des Nationalparks „Maasduinen“ bezüglich der Auswirkungen des Flugbetriebes durch den Flughafen Niederrhein (Weeze-Laarbruch). Die Bundesrepublik Deutschland wird Folgeuntersuchungen im Rahmen ihrer Zuständigkeit und ihrer Möglichkeiten unterstützen und die Ergebnisse zur Kenntnis nehmen.

Sollten in Zukunft entgegen allen bisher bekannten Tatsachen und Feststellungen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Flugbetriebs auf dem Flughafen Niederrhein innerhalb der „Maasduinen“ nachgewiesen werden, z.B. beim „Monitoring“, sollte dies der nach Art. 9 einzurichtenden Gemeinsamen Luftverkehrskommission berichtet werden. Diese Kommission sollte nach Wertung der Berichte und ggf. unter Hinzuziehung ergänzender fachkundiger Beratung zur Frage des weiteren Vorgehens Empfehlungen hinsichtlich etwaiger Ersatz- oder Kompensationsmaßnahmen im Nationalpark „Maasduinen“ vorschlagen. Die deutsche Seite wird Verfahrensergebnisse, soweit sie für die Genehmigung von Belang sind, in das Genehmigungsverfahren einbringen, gegebenenfalls bis zu einer Teilrücknahme oder Aufhebung der Genehmigung.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

TREATY BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS CONCERNING THE IMPLEMENTATION OF AIR TRAFFIC CONTROLS BY THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY ABOVE DUTCH TERRITORY AND CONCERNING THE IMPACT OF THE CIVIL OPERATIONS OF NIEDERRHEIN AIRPORT ON THE TERRITORY OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS

The Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands,

Contracting Parties to the International Civil Aviation Treaty, opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

Mindful of their respective national air traffic regulations,

Desirous of expanding and intensifying cooperation in the sphere of air traffic between their two countries in a spirit of mutual trust, and in the interest of developing international air transport and preventing threats to aviation and the community at large,

Wishing to facilitate the safe operation of international air traffic across their common national borders in the interests of air space users and their clients,

Wishing to offer the fullest possible protection to human life, nature and the environment in the border areas against undesirable impacts of cross-border air traffic,

Mindful of the institutional strategy of the European Civil Aviation Conference (ECAC) for Air Traffic Management (ATM) in Europe and of the Protocol to the new text of the International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL), opened for signature on 27 June 1997 (revised Convention),

Have agreed as follows:

CHAPTER I. AIR TRAFFIC CONTROL

*Article 1. Exercise of air traffic control*

1. The Kingdom of the Netherlands shall authorize the Federal Republic of Germany to conduct air traffic operations, in accordance with Dutch law and with the special provisions of this Treaty, in a part of Dutch air space. The Federal Republic of Germany shall perform air traffic control operations (air traffic control service, air traffic information service, air traffic advice service, air traffic alarm service) in the said air space. The Kingdom of the Netherlands shall recognize the air traffic control measures undertaken to that end by the Federal Republic of Germany in accordance with the first sentence of this paragraph.

2. The Contracting Parties shall define the precise vertical and lateral limits of the air space referred to in the first sentence of paragraph 1 above according to the plan provided in Annex 1. The duties under paragraph 1 above shall be performed by an air traffic safety authority appointed by the Government of the Federal Republic of Germany. The obliga-

tions of the Federal Republic of Germany arising from this Treaty shall not be affected thereby.

3. Operational details shall be settled by letters of agreement exchanged between the air traffic safety authorities of the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands.

The same shall apply to landing and take-off operations at the approaches to Niederrhein Airport in so far as such operations take place above Dutch territory.

*Article 2. Military air traffic*

Flights of the Dutch Air Force and of the North Atlantic Treaty Organization (NATO) in the air spaces concerned must be assured at all times as appropriate to each situation and shall be accorded due priority. Early notification of such flights shall, where possible, be given to the Federal Republic of Germany.

*Article 3. Liability*

1. Should the authority responsible for air traffic safety in accordance with this Treaty, or its employees, be responsible for any injury to persons, damage to objects or infringement of rights arising from the impact of air traffic in the territory of the Kingdom of the Netherlands, liability therefor shall rest with the Kingdom of the Netherlands in accordance with the provisions governing its liability for its air traffic safety enterprise.

2. The Federal Republic of Germany shall reimburse the Kingdom of the Netherlands for all necessary expenditures and all damages arising from the settlement of claims in accordance with paragraph 1 above.

3. Injured parties shall not be entitled to claim damages directly from the Federal Republic of Germany, the air traffic safety enterprise appointed by it, or the employees of the latter.

4. If a claim brought against it in accordance with paragraph 1 above is validated, the Kingdom of the Netherlands shall immediately notify the Federal Republic of Germany; it shall also do so if a claim is upheld in a court of justice.

5. The Kingdom of the Netherlands and the Federal Republic of Germany must communicate to one another all useful information and evidence relating to a case of damages.

6. Where liability rests with the Kingdom of the Netherlands in accordance with paragraph 1 above, the Federal Republic of Germany shall be entitled to claim associated rights in accordance with the applicable provisions of Dutch law, The Kingdom of the Netherlands shall accord comparable associated rights to the Federal Republic of Germany in the event of an out-of-court settlement being concluded or refused.

7. The Kingdom of the Netherlands shall inform the Federal Republic of Germany of the settlement of a claim. Copies of the ruling, out-of-court settlement or other relevant document shall be appended to the notification.

8. The power of decision in disputes concerning claims under paragraph 1 above shall be vested exclusively in the courts of the Kingdom of the Netherlands.

*Article 4. Official and legal assistance*

1. In all operations connected with the execution of air traffic control above Dutch territory, the Contracting Parties shall ensure the mutual and timely provision of useful data and information and shall guarantee a regular exchange of information between the relevant authorities of the Contracting Parties. In particular, the Federal Republic of Germany undertakes to provide the Kingdom of the Netherlands with all requisite data concerning air traffic that has flown over Dutch territory under German air traffic control without the participation of the Dutch air traffic control system.

2. Employees of the air traffic control enterprise appointed by the Federal Republic of Germany shall continue to be subject to German law in matters pertaining to their service, and in particular in those relating to discipline, liability and criminal law.

3. Provisions concerning legal assistance in criminal law matters shall not be affected.

*Article 5. Investigation of air accidents*

The Federal Republic of Germany shall ensure that the Dutch authority responsible for investigating air accidents is informed in accordance with Dutch law of all air accidents and incidents in so far as they are detected above Dutch territory. It shall provide the documents required for the investigation. It shall authorize representatives of the competent authority to enter its premises and to consult the relevant documents (investigation reports, radar records, tapes, etc.), and shall hand over such documents as may require analysis for as long as necessary. The Federal Republic of Germany shall be given the opportunity to appoint observers to the investigation. It shall be informed of the investigation results.

CHAPTER II. IMPACT OF THE CIVIL OPERATIONS OF NIEDERRHEIN AIRPORT ON THE TERRITORY OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS

*Article 6. Incoming and outgoing air traffic at the approaches to Niederrhein Airport*

1. Incoming and outgoing air traffic at the approaches to Niederrhein Airport above Dutch territory shall, in principle, be authorized only from 06:00 hrs to 23:00 hrs local time. This shall not apply to:

(a) Aircraft that are in an emergency situation or are being employed in the context of a rescue or assistance operation;

(b) Landings of regular flights between 23:00 and 24:00 hrs local time planned to take place before 23:00 hrs local time, provided that unexpected delaying circumstances have occurred which could not normally have been foreseen at the time of take-off;

(c) Take-offs of regular flights between 23:00 and 24:00 hrs local time planned to take place before 23:00 hrs local time, provided that a delay of the planned take-off is warranted by

- Technical problems affecting the aircraft or the ground installations, or
- Extreme meteorological conditions.

2. All flights of the kind referred to in paragraph 1 (a), (b) and (c) above shall, without exception, be notified to the Air Traffic Noise Commission in accordance with article 7, paragraph 3.

3. The Federal Republic of Germany shall take appropriate steps, within the limits of the possibilities existing under German law, to ensure that compact inhabited localities in the territory of the Kingdom of the Netherlands will not be overflowed at an altitude lower than is technically necessary and that the operation of transport systems and vehicles will not be impeded by aircraft.

4. Sightseeing flights and training flights above Dutch territory shall not be authorized.

*Article 7. Environmental and security matters; construction and operation procedures*

1. Trans-border environmental impacts and safety hazards resulting from the operation of the airport shall be identified by calculating methods in use in the Kingdom of the Netherlands and evaluated in accordance with Dutch law. The consent of both Contracting Parties shall be required if the air traffic noise area (with 35 and 40 cost units) defined in Annex 2 to this Treaty is to be infringed as a result of operations at Niederrhein Airport.

2. The Federal Republic of Germany shall adopt such measures in respect of the operator of Niederrhein Airport that no trans-border environmental impacts or safety hazards relating to the use of the airport will occur that would infringe the provisions within the meaning of paragraph 1 above.

3. An Air Traffic Noise Commission including at least one representative from the Dutch border area shall be established for Niederrhein Airport in accordance with paragraph 32 b of the Air Traffic Act of 27 March 1999 (Federal Law Gazette I, page 550).

4. Changes in the installations or operations of Niederrhein Airport that entail an increase in environmental impacts or safety hazards shall be treated according to German regulations and the relevant provisions of European Community law, natural and juridical persons affected by such changes who are residents of the Kingdom of the Netherlands having the same procedural rights as natural and juridical persons residing in the Federal Republic of Germany. Should a change lead to the air traffic noise zones referred to in paragraph 1 above being infringed, a new air traffic noise zone shall be established with the consent of both Contracting Parties. A procedure for the identification of potential environmental side effects shall be conducted to this end. The necessary investigations shall be conducted on the basis of data supplied by the Dutch authorities at the request of the airport operator.

5. An alarm plan for Niederrhein Airport shall be drawn up by the Niederrhein Airport Co. Ltd. This plan shall be agreed with the responsible authorities. The competent local authorities shall reciprocally support one another. The alarm plan shall also deal with the question of joint alarm exercises.

6. The ordering and authorizing of specific measures, in particular measures pertaining to the erection and maintenance of obstacle markings, shall be effected by the locally competent air traffic authorities following direct consultation of the relevant air traffic au-

thority of the other Contracting Party. The Kingdom of the Netherlands shall ensure obstacle-free operation for civil aviation in its territory in accordance with ICAO regulations.

CHAPTER III. OTHER PROVISIONS

*Article 8. Protection of personal data*

1. Personal data may be transmitted only to the competent authority. The utilization of data transmitted under this Treaty shall be authorized only for the purpose specified in the Treaty - that of air traffic control - for which they were transmitted and only under conditions specified by the transmitting authority in each individual case. Further transmission to other authorities and utilization for other purposes may take place only with the prior consent of the receiving authority. Furthermore, the utilization of personal data shall be authorized:

- (a) For purposes for which such data may likewise be utilized under this Treaty;
  - (b) For the prevention and prosecution of criminal acts of appreciable significance;
- and
- (c) For the prevention of appreciable threats to public safety.

The receiving authority shall inform the transmitting authority, at the request of the latter, of the use made of the data transmitted and the results achieved thereby. In all other respects the Contracting Parties shall be governed by their respective domestic laws.

2. The transmitting authority shall be responsible for the correctness of the data to be transmitted and for the needfulness and proportionality of their transmission in terms of the purpose pursued. In this connection, it shall take note of any prohibitions in respect of the transmission of data under the respective domestic laws. Should it transpire that incorrect data, or data that should not have been transmitted, have been transmitted, the receiving authority must be notified without delay. The receiving authority shall then immediately correct or erase the data.

3. The person concerned shall be informed, at his/her request, of the data transmitted in his/her respect and of the purpose for which they are to be used. There shall be no obligation to inform where, upon consideration, the public interest of withholding the information is found to outweigh the interest of the person concerned in obtaining it. In other respects, the right of the concerned person to obtain information on personal data concerning him/her shall be governed by the domestic law of the Contracting Party in whose territory the request for information is made.

4. Should any unlawful injury to a person result from the transmission of data under this Treaty, liability therefor shall be vested in the receiving authority in accordance with its domestic law. In its dealings with the claimant, the receiving authority may not argue that the damage was caused by the transmitting authority. If the receiving authority is obliged to pay compensation for damages arising from the use of incorrectly transmitted data, the transmitting authority shall reimburse the full amount of the compensation so paid.

5. If the national law by which the transmitting authority is governed provides special deadlines for the erasure of personal data, the transmitting authority shall draw the receiv-

ing authority's attention thereto. Irrespective of such deadlines, transmitted data shall be erased immediately when no longer needed for the purpose for which they were transmitted.

6. The transmitting and receiving authorities shall be duty bound to keep official records of the transmission and reception of personal data.

7. The transmitting and receiving authorities must ensure that the personal data transmitted are effectively protected against unauthorized access, unauthorized modification and unauthorized publication.

#### *Article 9. Joint Air Traffic Commission*

1. The Contracting Parties shall establish a Joint Air Traffic Commission, which shall meet at regular intervals, at least once a year. At the request of a Contracting Party, the Joint Commission may also meet in extraordinary session. The Joint Commission shall draft its own agenda.

2. Each Contracting Party shall appoint three members, who may co-opt other experts.

3. The Joint Air Traffic Commission shall deal with all questions arising from the interpretation and application of this Treaty. It shall supervise the implementation of, and compliance with, the provisions of the Treaty and, in particular, shall perform the duties assigned to it under this Treaty.

#### *Article 10. Consultations*

1. A Contracting Party may request a consultation at any time, after the Joint Air Traffic Commission set up under article 9 has considered the matter, in order to discuss changes to this Treaty. This also applies to discussions concerning the interpretation and application of the Treaty if, in the view of one Contracting Party, an exchange of opinions in accordance with article 9 of the Treaty has failed to produce a satisfactory result. The consultation shall begin within 30 days of receipt of the request by the other Contracting Party.

2. A consultation may also be convened at the request of a Contracting Party if the licence granted to Niederrhein Airport is to be modified or expanded, provided that such modification or expansion is liable to affect town and country planning and development or the issue of air traffic noise. In such cases, the Federal Republic of Germany shall take into account the Dutch requirements, in particular those relating to town and country development and planning and to protection from air traffic noise. Should any measures in Dutch territory become necessary as a result of such modification or expansion, the competent Dutch authority shall take the necessary steps in accordance with Dutch law, provided that the Kingdom of the Netherlands has raised no objection to the modification or expansion.

3. The Contracting Parties agree that, at the request of one of the Contracting Parties, a first consultation concerning the opening of Dutch air space during the borderline periods between 05:00 - 06:00 hrs and 23:00-24:00 hrs - in other words, beyond the times specified in article 6, paragraph 1 - shall be held two years after the conclusion of this Treaty.



*Article 11. Settlement of disputes*

1. Any dispute concerning the interpretation and application of this Treaty which cannot be settled in accordance with the provisions of articles 9 and 10 above shall, at the request of one of the Contracting Parties, be submitted for settlement to an arbitration commission.

2. The arbitration tribunal shall be set up as cases arise, each Contracting Party appointing one member, and both members agreeing upon a chairperson, who shall be a national of a third State appointed by the Governments of the Contracting Parties. The members shall be appointed within two months, and the chairperson within three months, of the date on which one Contracting Party notifies the other of its wish to submit the dispute to an arbitration tribunal.

3. If the time limits specified in paragraph 2 above are exceeded, each Contracting Party may, in the absence of a different agreement, request the President of the International Court of Justice at The Hague to make the necessary appointments. If the President is a national of one of the Contracting Parties or if he/she is otherwise impeded, the appointments shall be made by the Vice-President. If the Vice-President is also a national of one of the Contracting Parties or if he/she, too, is impeded, the appointments shall be made by his/her deputy.

4. The arbitration tribunal shall adopt decisions by majority vote on the basis of existing treaties and international law. Its decisions shall be binding and must be obeyed by the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitration tribunal member appointed by it, as well as of the persons representing it at the arbitration tribunal proceedings; the costs of the chairperson, as well as other costs, shall be divided equally between the Contracting Parties. In other respects, the arbitration tribunal shall regulate its own proceedings.

*Article 12. Suspension*

1. Either Contracting Party may suspend the operation of this Treaty in the event of the other Contracting Party's demonstrable and gross violation of its obligations under articles 1, 6, 7 or 8 in a manner that directly endangers public order and safety, unless corrective steps are undertaken within 15 days of the notification of these facts.

2. In the event of an anticipated crisis or war situation, the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to suspend the effects of this Treaty connected with the implementation of air traffic control by the Federal Republic of Germany above Dutch territory.

3. Any suspension and the cessation thereof shall be notified through diplomatic channels.

*Article 13. Period of validity and denunciation*

This Treaty shall be concluded for an indefinite period. It may be denounced by either Contracting Party through diplomatic channels in writing. In that event the Treaty shall



cease to be in force twelve months after the receipt of the notification by the other Contracting Party, unless the denunciation is rescinded by agreement prior to that date.

*Article 14. Existing treaty terms*

Existing treaty terms concerning the position of the State border, operational agreements between the respective air traffic safety authorities, protective measures against air traffic noise, or the rights of the Contracting Parties in respect of the construction and operation of radio and telecommunications transmitters shall not be affected by this Treaty. Both Contracting Parties shall see to it that such radio or telecommunications transmitters do not interfere with the operation of the airport installations.

*Article 15. Agreements concerning air space planning and air traffic noise areas*

Annex 1 on air space planning and Annex 2 on air traffic noise areas shall form part of the Treaty. Modifications thereto may be recommended by the Joint Air Traffic Commission and shall enter into force on the date on which the Contracting Parties will have notified each other that the domestic preconditions for their entry into force have been met, the date of receipt of the second notification being operative.

*Article 16. Ratification, entry into force, provisional application*

1. This Treaty shall require ratification; the instruments of ratification shall be exchanged at The Hague as soon as possible.

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

3. This Treaty shall be applied provisionally with effect from 1 May 2003. Its provisional application shall be terminated if one of the Contracting Parties declares its intention not to become a Contracting Party.

Done at Berlin on 29 April 2003 in two original copies, each in German and Dutch, both texts being equally authentic.

For the Federal Republic of Germany:

PETER AMMON

RALF NAGEL

For the Kingdom of the Netherlands:

ED V. SJERP

ANNEX 1 TO ARTICLE 2, PARAGRAPH 2 OF THE TREATY BETWEEN THE  
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE KINGDOM OF THE  
NETHERLANDS CONCERNING THE IMPLEMENTATION OF AIR TRAFFIC  
CONTROLS BY THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY ABOVE DUTCH  
TERRITORY AND THE IMPACT OF THE CIVIL OPERATIONS OF  
NIEDERRHEIN AIRPORT ON THE TERRITORY OF THE KINGDOM OF THE  
NETHERLANDS

AIR SPACE PLAN

Representation of parts of air space above Dutch territory in which the implementation  
of air traffic controls by the Federal Republic of Germany is authorized:

NIEDERRHEIN Control Zone/CTR

51 33 15N 06 10 20 E-51 33 22 N06 01 09 E

Circle segment with centre at 51 31 05 N 05 51 22 E and a radius of 6.5 NM

Straight line from 51 36 44 N 05 56 34 E - 51 39 28 N 05 56 41 E via 51 39 05 N 06  
07 00 E along the German-Dutch border as far as 51 33 15 N 06 10 20 E

Air space C:           Lower limit: GND  
                          Upper limit: 2600 ft. AMSL

ROMIN area:

51 14 46 N 06 04 48 E - 51 15 10 N 05 57 00 E -

51 05 13 N 06 00 23 E along the German/Dutch border as far as 51 14 46 N 06 04 48 E

Air space E:           Lower limit 2500 ft. AMSL  
                          Upper limit: Flight level 195

VENLO area 1:

51 24 00 N 06 13 00 E - 51 20 00 N 06 02 09 E -

51 15 10 N 05 57 00 E - 51 14 46 N 06 04 48 E along the German-Dutch border as far  
as 51 24 00 N 06 13 00 E

Air space E:           Lower limit 1500 ft. AMSL  
                          Upper limit flight level 065\*

Air space B:           Lower limit flight level 065\*  
                          Upper limit flight level 190

VENLO area 2:

51 42 09 N 06 02 09 E - 51 20 00 N 06 02 09 E -

51 24 00 N 13 00 E along the German-Dutch border as far as 51 42 09 N 06 02 09 E

Air space E: Lower limit 3000 ft AMSL

Upper limit flight level 165\*

Air space B: Lower limit flight level 065\*

Upper limit flight level 195

ARKON area

52 07 10 N 06 48 28 E - 51 53 45 N 06 36 30 E along the German-Dutch border as far as 52 07 10N06 48 28E

Air space A: Lower limit flight level 75

Upper limit flight level 205

\* At week-ends (Friday 17:00 hrs local time to Sunday 24:00 hrs inclusive) and on official holidays in the Netherlands: flight area 095.

ANNEX 2 TO ARTICLE 7, PARAGRAPH 1 OF THE TREATY BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS CONCERNING THE IMPLEMENTATION OF AIR TRAFFIC CONTROLS BY THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY ABOVE DUTCH TERRITORY AND CONCERNING THE IMPACT OF THE CIVIL OPERATIONS OF NIEDERRHEIN AIRPORT ON THE TERRITORY OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS

ANNEX 2. AIR TRAFFIC NOISE ZONE

PROTOCOL TO THE TREATY BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS CONCERNING THE IMPLEMENTATION OF AIR TRAFFIC CONTROLS BY THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY ABOVE DUTCH TERRITORY AND CONCERNING THE IMPACT OF THE CIVIL OPERATIONS OF NIEDERRHEIN AIRPORT ON THE TERRITORY OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS

Treaty-related declaration by the Federal Republic of Germany concerning the first sentence of article 16, paragraph 3 of the State Treaty and joint declaration on environmental protection

1. Treaty-related declaration by the Federal Republic of Germany concerning the first sentence of article 16, paragraph 3 of the State Treaty

(a) For reasons of constitutional law, the Federal Government's acceptance of the provisional application of this Treaty in international treaty law must be contingent upon the decision of the inner-State legislative authorities.

(b) The Federal Government declares that, notwithstanding the existing legal situation, it will meet the obligations incumbent upon it under the Treaty during the period leading up to the Treaty's entry into force.

(c) The Federal Government will initiate accelerated ratification procedures.

2. Declaration on environmental protection

In response to the request of the Kingdom of the Netherlands to accord high priority to the protection of the natural environment and of residents' rights in connection with the start of air traffic operations at Niederrhein Airport, the leaders of the two delegations, having duly considered all relevant legal instruments, adopted on 17 February 2003 the Joint Declaration on Environment Protection appended hereto as Annex 1, thereby meeting the above-mentioned request.

For the Federal Republic of Germany:

PETER AMMON

RALF NAGEL

For the Kingdom of the Netherlands:

ED V. SJERP

ANNEX 1

JOINT DECLARATION ON ENVIRONMENTAL PROTECTION

The German delegation declares that, like the Dutch party, it accords high priority to the protection of the natural environment and of residents' rights in the region affected by the start of operations at Niederrhein (Weeze-Laarbruch) Airport, and will continue to attach importance to compliance with all legal instruments relating thereto.

The airport licence was granted on the basis of an expert opinion (Froelich & Sporbeck, August 1999) concerning the FFH (flora, fauna and habitat) implications of the conversion of Weeze-Laarbruch military airport. The expert opinion (Froelich & Sporbeck) was updated on 10 July 2002. The Federal Republic of Germany is following with great attention the reports being submitted by the Netherlands to the European Union on its monitoring of the "Maasduinen" National Park in connection with the FFH impacts of the conversion of Niederrhein (Weeze-Laarbruch) Airport. The Federal Republic of Germany will support the monitoring activities within the limits of its jurisdiction and its possibilities, and will take the investigation results into consideration.

Should, contrary to all facts and findings known to date, any significant adverse impact of air traffic operations at Niederrhein Airport upon the "Maasduinen" National Park be proved, e.g. as a result of monitoring operations, such impact should be reported to the Joint Air Traffic Commission established under article 9 of this Treaty. The Joint Commission, having evaluated the reports and, if it so decides, having consulted additional expert opinion, should make recommendations as regards future action involving potential replacement or compensation measures in the "Maasduinen" National Park. In so far as the results of these proceedings are relevant to the licence, the German party will reflect them in the licensing proceedings until the potential partial or complete withdrawal of the licence .

[TRANSLATION - TRADUCTION]

TRAITÉ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS RELATIF À LA MISE EN OEUVRE DE CONTRÔLES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE PAR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE AU-DESSUS DU TERRITOIRE NÉERLANDAIS ET RELATIF À L'IMPACT DES OPÉRATIONS CIVILES DE L'AÉROPORT NIEDERRHEIN SUR LE TERRITOIRE DU ROYAUME DES PAYS-BAS

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

Parties contractantes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Respectueux de leurs réglementations respectives en matière de circulation aérienne,

Désireux d'étendre et d'intensifier la coopération dans le domaine de la circulation aérienne entre leurs deux pays dans un esprit de confiance mutuelle, dans l'intérêt de développer le transport aérien international et de prévenir les menaces pour l'aviation et la collectivité au sens large,

Souhaitant faciliter le fonctionnement en toute sécurité de la circulation aérienne internationale par-delà leurs frontières nationales communes dans l'intérêt des usagers de l'espace aérien et de leurs clients,

Souhaitant protéger la vie humaine, la nature et l'environnement le plus complètement possible dans les zones frontalières contre les impacts indésirables de la circulation aérienne transfrontière,

Respectueux de la stratégie institutionnelle de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) pour la gestion de la circulation aérienne (ATM) en Europe et du Protocole au nouveau texte de la Convention de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), ouvert pour signature le 27 juin 1997 (Convention révisée),

Sont convenus de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER. CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

*Article premier. Exercice du contrôle de la circulation aérienne*

1. Le Royaume des Pays-Bas autorise la République fédérale d'Allemagne à mener des opérations de trafic aérien conformément au droit néerlandais et aux dispositions spéciales du présent Traité, dans une partie de l'espace aérien néerlandais. La République fédérale d'Allemagne effectuera des opérations de contrôle de la circulation aérienne (service de contrôle du trafic aérien, service d'information du trafic aérien, service de conseil de la circulation aérienne, service d'alarme de la circulation aérienne) dans ledit espace aérien. Le Royaume des Pays-Bas reconnaîtra les mesures de contrôle de la circulation aérienne

prises à cette fin par la République fédérale d'Allemagne conformément à la première phrase de ce paragraphe.

2. Les Parties contractantes définiront les limites verticales et latérales exactes de l'espace aérien visé dans la première phrase du premier paragraphe ci-dessus, conformément au plan repris en annexe 1. Les tâches au titre du premier paragraphe ci-dessus seront effectuées par une autorité de sécurité de la circulation aérienne désignée par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne. Les obligations de la République fédérale d'Allemagne issues de ce Traité ne seront pas affectées de ce fait.

3. Les modalités opérationnelles seront réglées par des lettres d'accord échangées entre les autorités de sécurité aérienne de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume des Pays-Bas. Elles s'appliqueront aux opérations d'atterrissage et de décollage aux approches de l'aéroport de Niederrhein dans la mesure où ces opérations ont lieu au-dessus du territoire néerlandais.

#### *Article 2. Circulation aérienne militaire*

Les vols de la force aérienne néerlandaise et de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (aéroport de Niederrhein) dans les espaces aériens concernés doivent être assurés en permanence comme il convient à chaque situation et bénéficieront de la priorité requise. Dans la mesure du possible, ces vols feront l'objet d'une notification préalable à la République fédérale d'Allemagne.

#### *Article 3. Responsabilité*

1. Si l'autorité responsable de la sécurité de la circulation aérienne en vertu de ce Traité ou ses employés étaient responsables de dommages corporels aux personnes, de dégâts matériels ou de violation de droits résultant de l'impact de la circulation aérienne dans le territoire du Royaume des Pays-Bas, la responsabilité en incombera au Royaume des Pays-Bas conformément aux dispositions régissant sa responsabilité pour son entreprise de sécurité de la circulation aérienne.

2. La République fédérale d'Allemagne remboursera au Royaume des Pays-Bas toutes les dépenses nécessaires et tous les dommages résultant du règlement des sinistres au titre du paragraphe 1 ci-dessus.

3. Les parties blessées ne seront pas autorisées à demander des indemnisations directement à la République fédérale d'Allemagne, à l'entreprise de sécurité de la circulation aérienne désignée par celle-ci ou aux employés de cette dernière.

4. En cas de validation d'une plainte portée contre lui en vertu du paragraphe 1 ci-dessus, le Royaume des Pays-Bas en informera immédiatement la République fédérale d'Allemagne. Il le fera également si une plainte est retenue dans un tribunal.

5. Le Royaume des Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne se communiqueront mutuellement toutes les informations utiles et preuves concernant les cas de dommages.

6. Si la responsabilité incombe au Royaume des Pays-Bas en vertu du paragraphe 1 ci-dessus, la République fédérale d'Allemagne aura le droit de réclamer des droits connexes



conformément aux dispositions applicables du droit néerlandais; le Royaume des Pays-Bas accordera des droits connexes comparables à la République fédérale d'Allemagne en cas de conclusion ou de refus d'un règlement à l'amiable.

7. Le Royaume des Pays-Bas informera la République fédérale d'Allemagne du règlement d'une plainte. Des copies de la décision, du règlement amiable ou tout autre document pertinent seront annexées à la notification.

8. Le pouvoir de décision dans les litiges concernant les plaintes au titre du paragraphe 1 ci-dessus appartient exclusivement aux tribunaux du Royaume des Pays-Bas.

*Article 4. Assistance officielle et juridique*

1. Pour toutes les opérations liées à l'exécution du contrôle de la circulation aérienne au-dessus du territoire néerlandais, les Parties contractantes assureront la fourniture réciproque et en temps opportun de données et informations utiles et garantiront l'échange régulier d'informations entre les autorités pertinentes des Parties contractantes. En particulier, la République fédérale d'Allemagne s'engage à fournir au Royaume des Pays-Bas toutes les données requises concernant la circulation aérienne ayant survolé le territoire néerlandais sous le contrôle de la circulation aérienne allemande sans la participation du système néerlandais de contrôle de la circulation aérienne.

2. Les employés de l'entreprise de contrôle de la circulation aérienne désignée par la République fédérale d'Allemagne resteront soumis au droit allemand pour les questions relatives à leur service et en particulier les questions de discipline, de responsabilité et de droit pénal.

3. Les dispositions d'entraide judiciaire dans les affaires de droit pénal ne sont pas affectées.

*Article 5. Enquête sur les accidents aériens*

La République fédérale d'Allemagne s'assurera que l'autorité néerlandaise responsable d'enquêter sur les accidents aériens est informée conformément au droit néerlandais de tous les accidents et incidents aériens dans la mesure où ils sont détectés pendant le survol du territoire néerlandais. Elle fournira les documents requis pour l'enquête. Elle autorisera des représentants de l'autorité compétente à entrer dans ses locaux et consulter les documents visés (rapports d'enquête, enregistrements radar, bandes magnétiques, etc.), et remettra les documents pour analyse aussi longtemps que nécessaire. La République fédérale d'Allemagne aura la possibilité de désigner des observateurs pour l'enquête. Elle sera informée des résultats de l'enquête.

CHAPITRE II. IMPACT DES OPÉRATIONS CIVILES DE L'AÉROPORT DE NIEDERRHEIN SUR LE TERRITOIRE DU ROYAUME DES PAYS-BAS

*Article 6. Trafic aérien entrant et sortant aux approches de l'aéroport de Niederrhein*

1. En principe, le trafic aérien entrant et sortant aux approches de l'aéroport de Niederrhein, au-dessus du territoire néerlandais, sera autorisé uniquement de 06 heures à 23 heures, heure locale. Cela ne s'applique pas:

a) Aux avions en situation d'urgence ou employés dans le contexte d'une opération de secours ou d'assistance.

b) Aux atterrissages de vols réguliers entre 23 heures et 24 heures, heure locale, qui devaient atterrir avant 23 heures, heure locale, en cas de circonstances de retard imprévues et impossibles à prévoir normalement au moment du décollage.

c) Aux décollages de vols réguliers entre 23 heures et 24 heures, heure locale, qui devaient avoir lieu avant 23 heures, heure locale, pour autant que le retard du décollage soit dû à

- Des problèmes techniques affectant l'aéronef ou les installations au sol.
- Des conditions météorologiques extrêmes.

2. Tous les vols visés au paragraphe 1 a), b) et c) ci-dessus, sans exception, seront notifiés à la Commission pour le bruit du trafic aérien, conformément à l'article 7, paragraphe 3.

3. La République fédérale d'Allemagne prendra les mesures appropriées, dans les limites des possibilités existant en vertu du droit allemand, pour assurer que les localités densément peuplées du territoire du Royaume des Pays-Bas ne soient pas survolées à une altitude inférieure à ce qui est techniquement nécessaire et que le fonctionnement des véhicules et systèmes de transport ne soit pas entravé par les avions.

4. Les vols de plaisance et d'entraînement au-dessus du territoire néerlandais ne seront pas autorisés.

*Article 7. Questions environnementales et de sécurité; construction et procédures d'exploitation*

1. Les impacts environnementaux transfrontaliers et les risques de sécurité résultant de l'exploitation de l'aéroport seront identifiés par les méthodes de calcul utilisées au Royaume des Pays-Bas et évalués conformément au droit néerlandais. L'accord des deux Parties contractantes sera nécessaire si la zone de bruit de la circulation aérienne (35 et 40 des unités de coût) définie à l'annexe 2 du présent Traité doit être enfreinte à la suite des opérations de l'aéroport de Niederrhein.

2. La République fédérale d'Allemagne prendra à l'égard de l'exploitant de l'aéroport de Niederrhein, des mesures telles qu'aucun impact environnemental transfrontalier ou ris-

que pour la sécurité lié à l'utilisation de l'aéroport n'enfreigne les dispositions au sens du paragraphe 1 ci-dessus.

3. Une Commission pour le bruit du trafic aérien, comprenant au moins un représentant de la zone frontalière néerlandaise, sera instaurée pour l'aéroport de Niederrhein conformément au paragraphe 32 b de la loi sur la circulation aérienne du 27 mars 1999 (Bundesgesetzblatt I, page 550).

4. Les changements apportés aux installations ou opérations de l'aéroport de Niederrhein, qui entraînent une augmentation des impacts environnementaux ou des risques pour la sécurité, seront traités en vertu des réglementations allemandes et des dispositions pertinentes du droit des Communautés européennes; les personnes physiques et morales affectées par ces changements, qui sont des résidents du Royaume des Pays-Bas auront les mêmes droits de procédure que les personnes physiques et morales résidant en République fédérale d'Allemagne. Si un changement devait entraîner la violation des zones de bruit de la circulation aérienne visées au paragraphe 1 ci-dessus, une nouvelle zone de bruit de la circulation aérienne sera établie moyennant accord des deux Parties contractantes. Une procédure d'identification d'éventuels effets secondaires environnementaux sera menée à cet effet. Les investigations nécessaires seront menées sur la base des données fournies par les autorités néerlandaises, à la demande de l'exploitant de l'aéroport.

5. Un plan d'alarme pour l'aéroport de Niederrhein sera élaboré par Niederrhein Airport Co. Ltd. Les autorités responsables marqueront leur accord sur ce plan. Les autorités locales compétentes se soutiendront mutuellement. Le plan d'alarme abordera également la question d'exercices d'alarme conjoints.

6. L'ordonnance et l'autorisation de mesures spécifiques, en particulier de mesures relatives à l'édification et à l'entretien des marquage d'obstacles, incombent aux autorités de la circulation aérienne compétentes localement, après consultation directe de l'autorité de l'autre Partie contractante compétente en matière de circulation aérienne. Le Royaume des Pays-Bas assurera les opérations sans obstacles pour l'aviation civile dans son territoire, conformément aux réglementations de l'OACI.

### CHAPITRE III. AUTRES DISPOSITIONS

#### *Article 8. Protection des données personnelles*

1. Les données personnelles peuvent être transmises uniquement à l'autorité compétente. L'utilisation de données transmises en vertu du présent Traité sera autorisée uniquement dans le but spécifié dans le Traité - celui du contrôle de la circulation aérienne - pour lequel elles ont été transmises et exclusivement aux conditions énoncées par l'autorité qui les transmet dans chaque cas individuellement. La transmission ultérieure à d'autres autorités et l'utilisation à d'autres fins peuvent se faire uniquement avec l'accord préalable de l'autorité qui les reçoit. Par ailleurs, l'utilisation des données personnelles sera autorisée:

- a) Aux fins pour lesquelles ces données peuvent également être utilisées au titre du présent Traité.
- b) Pour la prévention et les poursuites d'actes criminels d'importance appréciable.
- c) Pour la prévention de menaces appréciables de la sécurité publique.

L'autorité réceptrice informera l'autorité transmettrice, à la demande de cette dernière, de l'usage fait des données transmises et des résultats obtenus de ce fait. À tous les autres égards, les Parties contractantes seront régies par leur législation nationale respective.

2. L'autorité transmettrice sera responsable de l'exactitude des données à transmettre, ainsi que de la nécessité et de la proportionnalité de leur transmission en termes d'objectif poursuivi. À cet égard, elle prendra note de toutes interdictions en matière de transmission de données en vertu de leur législation nationale respective. S'il appert que des données incorrectes ou qui n'auraient pas dû être transmises, ont été transmises, l'autorité réceptrice doit être avisée sans retard. Dans ce cas, l'autorité réceptrice corrigera ou supprimera immédiatement les données.

3. La personne concernée sera informée, à sa demande, des données transmises à son sujet et des fins auxquelles elles seront utilisées. Il n'y a pas d'obligation d'informer si, à la réflexion, l'intérêt public de retenir les informations l'emporte sur l'intérêt de la personne qui veut les obtenir. À d'autres égards, le droit de la personne concernée d'obtenir des informations sur des données personnelles la concernant sera régi par la législation nationale de la Partie contractante dans le territoire de laquelle la demande d'information est faite.

4. Si un préjudice illicite d'une personne résulte de la transmission de données au titre du présent Traité, la responsabilité en incombera à l'autorité réceptrice, conformément à sa législation nationale. Dans ses transactions avec le plaignant, l'autorité réceptrice ne peut pas arguer que le préjudice a été causé par l'autorité transmettrice. Si l'autorité réceptrice est obligée de payer une indemnité pour le préjudice résultant de l'utilisation incorrecte de données, l'autorité transmettrice remboursera le montant intégral des indemnités ainsi versées.

5. Si la législation nationale qui régit l'autorité transmettrice prévoit des échéances particulières pour effacer des données personnelles, l'autorité transmettrice attirera l'attention de l'autorité réceptrice sur ce point. Indépendamment de ces échéances, les données transmises seront effacées dès qu'elles ne sont plus nécessaires pour le but pour lequel elles ont été transmises.

6. Les autorités transmettrices et réceptrices sont tenues de garder des documents officiels de la transmission et de la réception des données personnelles.

7. Les autorités transmettrices et réceptrices doivent s'assurer que les données personnelles transmises sont effectivement protégées contre l'accès non autorisé, la modification non autorisée et la publication non autorisée.

#### *Article 9. Commission conjointe de la circulation aérienne*

1. Les Parties contractantes mettront en place une Commission conjointe de la circulation aérienne qui se réunira régulièrement, au moins une fois par an. À la demande d'une Partie contractante, la Commission conjointe peut également se réunir en séance extraordinaire. La Commission conjointe fixera son propre ordre du jour.

2. Chaque Partie contractante désignera trois membres qui peuvent coopter d'autres experts.

3. La Commission conjointe de la circulation aérienne examinera toutes les questions issues de l'interprétation et de l'application du présent Traité. Elle supervisera la mise en œuvre et le respect des dispositions du Traité et, en particulier, elle effectuera les tâches qui lui sont assignées en vertu du présent Traité.

*Article 10. Concertations*

1. Une Partie contractante peut demander une concertation à tout moment, après que la Commission conjointe de la circulation aérienne instaurée en vertu de l'article 9 s'est penchée sur la question, en vue d'examiner des modifications au présent Traité. Cela s'applique également aux discussions concernant l'interprétation et l'application du Traité si, de l'avis de l'une des Parties contractantes, un échange de vues conforme à l'article 9 du Traité ne donne pas de résultat satisfaisant. La concertation commencera dans les 30 jours de la réception de la demande par l'autre Partie contractante.

2. Une concertation peut également être convoquée à la demande d'une Partie contractante si la licence accordée à l'aéroport de Niederrhein doit être modifiée ou étendue, pour autant que cette modification ou extension soit susceptible d'affecter l'urbanisme et l'aménagement du territoire ou la question du bruit de la circulation aérienne. Dans ces cas, la République fédérale d'Allemagne tiendra compte des exigences néerlandaises, en particulier celles en rapport avec l'urbanisme et l'aménagement du territoire, ainsi que la protection contre le bruit du trafic aérien. Si des mesures s'imposent sur le territoire néerlandais à la suite d'une telle modification ou extension, l'autorité compétente néerlandaise prendra les mesures nécessaires conformément à la législation néerlandaise, pour autant que le Royaume des Pays-Bas ne fasse aucune objection à la modification ou à l'expansion.

3. Les Parties contractantes conviennent que, à la demande de l'une d'entre elles, une première concertation concernant l'ouverture de l'espace aérien néerlandais pendant les périodes limites comprises entre 5 - 6 heures et 23 - 24 heures (en d'autres termes, en dehors des heures spécifiées à l'article 6, paragraphe 1) se tiendra deux ans après la conclusion du présent Traité.

*Article 11. Règlement des litiges*

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et qu'il ne peut être réglé conformément aux dispositions des articles 9 et 10 ci-dessus, il sera soumis pour règlement à une commission d'arbitrage, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Le tribunal arbitral sera constitué de la manière suivante à mesure que les cas se présentent: chaque Partie contractante désignera un arbitre et les deux arbitres conviendront d'un Président qui sera ressortissant d'un État tiers, désigné par les Gouvernements des Parties contractantes. Les deux arbitres seront désignés dans un délai de deux mois et le Président dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle l'une ou l'autre des Parties contractantes fait part à l'autre de son souhait de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

3. Si les délais spécifiés au paragraphe 2 ci-dessus sont dépassés, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, en l'absence de tout autre arrangement, inviter le Président de la Cour internationale de Justice à procéder aux désignations nécessaires. Si le Président est ressortissant de l'une des Parties contractantes ou s'il est empêché de toute autre manière de s'acquitter de cette fonction, le Vice-président procédera aux désignations nécessaires. Si le Vice-président est également un ressortissant de l'une des Parties contractantes ou s'il/elle est également empêché, les désignations seront faites par son adjoint.

4. Le tribunal arbitral prendra ses décisions à la majorité des votes sur la base du droit international et des Traités existants. Ses décisions sont contraignantes et ont force exécutoire pour les Parties contractantes. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de son propre arbitre ainsi que de sa représentation au tribunal arbitral; les honoraires du Président ainsi que les autres coûts seront partagés par moitié entre les Parties contractantes. À tous autres égards, le tribunal arbitral détermine sa propre procédure.

#### *Article 12. Suspension*

1. Chaque Partie contractante a le droit de suspendre l'exécution du présent Traité en cas de violation grave et démontrable par l'autre Partie contractante de ses obligations au titre des articles 1, 6, 7 ou 8, d'une manière qui compromet directement l'ordre public et la sécurité, sauf si des mesures correctrices sont prises dans les 15 jours de la notification des faits.

2. En cas de situation conjecturée de crise ou de guerre, le Royaume des Pays-Bas a le droit de suspendre les effets du présent Traité liés à la mise en œuvre du contrôle de la circulation aérienne par la République fédérale d'Allemagne au-dessus du territoire néerlandais.

3. Toute suspension et sa cessation seront notifiées par la voie diplomatique.

#### *Article 13. Période de validité et dénonciation*

Le présent Traité est conclu pour une période indéterminée. Il peut être dénoncé par l'une ou l'autre Partie contractante, par écrit, par la voie diplomatique. Dans ce cas, le Traité cessera d'être en vigueur douze mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si la dénonciation est annulée de commun accord avant cette date.

#### *Article 14. Dispositions de Traités existants*

Les dispositions de Traités existants concernant la position de la frontière nationale, les accord d'exploitation entre les autorités respectives de sécurité de la circulation aérienne, les mesures de protection contre le bruit du trafic aérien ou le droit des Parties contractantes en ce qui concerne la construction et l'exploitation d'émetteurs/récepteurs radio et de télécommunication ne seront pas affectés par ce Traité. Les deux Parties contractantes veilleront à ce que ces émetteurs/récepteurs n'interfèrent pas avec le fonctionnement des installations aéroportuaires.

*Article 15. Accords concernant la planification de l'espace aérien et les zones de bruit de la circulation aérienne*

L'annexe 1 relative à la planification de l'espace aérien et l'annexe 2 concernant le bruit du trafic aérien feront partie intégrante du Traité. Les modifications à celles-ci peuvent être recommandées par la Commission conjointe de la circulation aérienne et entreront en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se notifient mutuellement que les conditions nationales préalables à leur entrée en vigueur sont remplies, la date de réception de la deuxième notification étant la date à retenir.

*Article 16. Ratification, entrée en vigueur, application provisoire*

1. Le présent Traité doit être ratifié; les instruments de ratification seront échangés à La Haye, dès que possible.

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

3. Le présent Traité sera appliqué à titre provisoire avec effet au 1er mai 2003. Il sera mis fin à son application provisoire si l'une des Parties contractantes déclare son intention de ne pas devenir une Partie contractante.

Fait à Berlin le 29 avril 2003, en deux exemplaires originaux, en langues allemande et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

PETER AMMON

RALF NAGEL

Pour le Royaume des Pays-Bas :

ED V. SJERP





Zone ARKON:

52 07 10 N 06 48 28 E - 51 53 45 N 06 36 30 E le long de la frontière germano-néerlandaise jusque 52 07 10 N 06 48 28 E

Espace aérien A:    limite inférieure niveau de vol 75  
                          limite supérieure niveau de vol 205

Zone de contrôle NIEDERRHEIN/CTR:

51 33 15 N 06 10 20 E - 51 33 22 N 06 01 09 E

Segment circulaire dont le centre est situé à 51 31 05 N 05 51 22 E et d'un rayon de 6,5 NM en ligne droite de 51 36 44 N 05 56 34 E - 51 39 28 N 05 56 41 E via 51 39 05 N 06 07 00 E le long de la frontière germano-néerlandaise jusque 51 33 15 N 06 10 20 E

Espace aérien C:    limite inférieure au sol  
                          limite supérieure 2600 pieds AMSL

\* Les week-ends (du vendredi 17 heures, heure locale, au dimanche 24 heures incluses) et les jours fériés légaux aux Pays-Bas : zone de vol 095.

ANNEXE 2 À L'ARTICLE 7, PARAGRAPHE 1 DU TRAITÉ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS RELATIF À LA MISE EN OEUVRE DE CONTRÔLES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE PAR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE AU-DESSUS DU TERRITOIRE NÉERLANDAIS ET RELATIF À L'IMPACT DES OPÉRATIONS CIVILES DE L'AÉROPORT NIEDERRHEIN SUR LE TERRITOIRE DU ROYAUME DES PAYS-BAS

ANNEXE 2. ZONE DE BRUIT DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

PROTOCOLE AU TRAITÉ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE  
ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS RELATIF À LA MISE EN UVRE DE  
CONTRÔLES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE PAR LA RÉPUBLIQUE  
FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE AU-DESSUS DU TERRITOIRE NÉERLANDAIS  
ET RELATIF À L'IMPACT DES OPÉRATIONS CIVILES DE L'AÉROPORT  
NIEDERRHEIN SUR LE TERRITOIRE DU ROYAUME DES PAYS-BAS

Déclaration, liée au Traité, de la République fédérale d'Allemagne concernant la première phrase de l'article 16, paragraphe 3 du Traité d'État et déclaration conjointe sur la protection de l'environnement

1. Déclaration liée au Traité de la République fédérale d'Allemagne concernant la première phrase de l'article 16, paragraphe 3 du Traité d'État

a) Pour des raisons de droit constitutionnel, l'acceptation par le Gouvernement fédéral de l'application provisoire du présent Traité en droit international des Traités est tributaire de la décision des autorités législatives intra-État.

b) Le Gouvernement fédéral déclare que, indépendamment de la situation juridique existante, il assumera les obligations qui lui incombent au titre du Traité pendant la période s'étendant jusqu'à l'entrée en vigueur du Traité.

c) Le Gouvernement fédéral entame des procédures de ratification accélérée.

2. Déclaration concernant la protection de l'environnement

En réponse à la demande du Royaume des Pays-Bas d'accorder une haute priorité à la protection de l'environnement naturel et des droits des résidents en rapport avec le début des opérations de circulation aérienne à l'aéroport de Niederrhein, les dirigeants des deux délégations, ayant dûment considéré tous les instruments juridiques, ont adopté le 17 février 2003 la déclaration conjointe sur la protection de l'environnement annexée aux présentes en annexe 1, répondant ainsi à la demande susmentionnée.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

PETER AMMON

RALF NAGEL

Pour le Royaume des Pays-Bas :

ED V. SJERP

ANNEXE 1

DÉCLARATION CONJOINTE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La délégation allemande déclare que, comme la Partie néerlandaise, elle accorde une haute priorité à la protection de l'environnement naturel et aux droits des résidents dans la région concernée par le démarrage des opérations à l'aéroport de Niederrhein (Weeze-Laarbruch) et continuera à accorder une grande importance au respect de tous les instruments juridiques afférents.

Le permis d'aéroport a été accordé sur la base d'une opinion d'expert (Froelich & Sporbeck, août 1999) concernant les implications FFH (faune, flore et habitat) de la conversion de l'aéroport militaire de Weeze-Laarbruch. L'opinion d'expert (Froelich & Sporbeck) a été mise à jour le 10 juillet 2002. La République fédérale d'Allemagne suit avec beaucoup d'attention les rapports présentés par les Pays-Bas à l'Union européenne sur leur surveillance du parc national "Maasduinen" en ce qui concerne les impacts FFH de la conversion de l'aéroport de Niederrhein (Weeze-Laarbruch). La République fédérale d'Allemagne soutiendra les activités de surveillance dans les limites de sa compétence et de ses possibilités, et tiendra compte des résultats d'enquête.

Si, contrairement à tous les faits et observations connus à ce jour, un quelconque impact négatif important des opérations de contrôle de la circulation aérienne à l'aéroport de Niederrhein sur le parc national de "Maasduinen" était avéré, par exemple à la suite des opérations de surveillance, cet impact serait rapporté à la Commission conjointe de la circulation aérienne, instaurée au titre de l'article 9 du présent Traité. La Commission conjointe, ayant évalué les rapports et, si elle le décide, après avoir consulté l'avis d'autres experts, devrait faire des recommandations concernant l'action future impliquant le remplacement potentiel ou des mesures de compensation dans le parc national de "Maasduinen". Dans la mesure où les résultats de cette procédure ont trait à la licence, la Partie allemande les reflétera dans la procédure d'octroi de licence jusqu'au retrait potentiel partiel ou complet de la licence.