

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES,
DU COMMERCE EXTÉRIEUR
ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT

F. 99 — 1299 [99/15001]

10 AOÛT 1998. — Loi portant assentiment au Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers, signé à Bruxelles le 21 décembre 1996 (1)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. Le Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers, signé à Bruxelles le 21 décembre 1996, sortira son plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 10 août 1998.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,
E. DERYCKE

Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,
T. VAN PARYS

Notes

(1) *Session 1997-1998.*

Sénat.

Documents parlementaires. — Projet de loi déposé le 27 novembre 1997, n° 1-795/1. — Rapport, n° 1-795/2. — Texte adopté en séance et transmis à la Chambre, n° 1-795/3.

Annales parlementaires. — Discussion, séance du 19 février 1998. — Vote, séance du 19 février 1998.

Chambre des représentants.

Documents parlementaires. — Projet transmis par le Sénat, n° 1440/1. Rapport, n° 1440/2. — Amendements déposés après l'approbation du rapport, n° 1440/3.

Annales parlementaires. — Discussion, séance du 16 juillet 1998. — Vote, séance du 16 juillet 1998.

MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N. 99 — 1299 [99/15001]

10 AUGUSTUS 1998. — Wet houdende instemming met het Akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, ondertekend te Brussel op 21 december 1996 (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. Het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, ondertekend te Brussel op 21 december 1996, zal volkomen uitwerking hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse, 10 augustus 1998.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,
E. DERYCKE

De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
T. VAN PARYS

Nota's

(1) *Zitting 1997-1998.*

Senaat.

Parlementaire dokumenten. — Ontwerp van wet ingediend op 27 november 1997, nr. 1-795/1. — Verslag, nr. 1-795/2. — Tekst aangenomen in vergadering en overgezonden aan de Kamer, nr. 1-795/3.

Parlementaire Handelingen. — Bespreking, vergadering van 19 februari 1998. — Stemming, vergadering van 19 februari 1998.

Kamer van volksvertegenwoordigers.

Parlementaire dokumenten. — Tekst overgezonden door de Senaat, nr. 1440/1. — Verslag, nr. 1440/2. — Amendementen ingediend na goedkeuring van het verslag, nr. 1440/3.

Parlementaire Handelingen. — Bespreking, vergadering van 16 juli 1998. — Stemming, vergadering van 16 juli 1998.

TRAITE ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS CONCERNANT LA CONSTRUCTION D'UNE LIAISON FERROVIAIRE POUR TRAINS A GRANDE VITESSE ENTRE ROTTERDAM ET ANVERS

LE ROYAUME DE BELGIQUE
ET

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
dénommés ci-après les « Parties »,

RAPPELANT l'accord des Ministres des Transports de la Belgique, de la République Fédérale d'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et du Royaume Uni, intervenu lors de leur réunion le 21 novembre 1989, en vue de réaliser dans les meilleurs délais des liaisons ferroviaires pour trains à grande vitesse entre Paris, Bruxelles, Cologne, Amsterdam et Londres (le projet appelé « PBKA-L »);

CONSCIENTES que le Conseil européen a approuvé le 8 décembre 1994 le rapport du Groupe Christophersen concernant les Réseaux Transeuropéens, dans lequel le projet PBKA-L est repris sur la liste des projets prioritaires en matière de transports;

DESIRANT réaliser la Ligne à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers en priorité et dans des conditions optimales;

CONSIDERANT que les Pays-Bas sont disposés à dédommager la Belgique dans une certaine mesure pour les surcoûts qu'entraîne pour la Belgique la construction de la Ligne à grande vitesse selon un tracé longeant l'autoroute A16-E19 par rapport à un tracé longeant la route A12 (le tracé appelé « Havenweg »),

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article 1^{er}

Définitions

1. Pour l'application du présent Traité, on entend par :

a. « AIBOR » (« Amsterdam Interbank Offered Rate ») : le taux d'intérêt (exprimé en pourcentage sur base annuelle) qui est offert pour les dépôts en florins néerlandais (n'étant pas des euroflorins) à six mois sur le marché interbancaire d'Amsterdam,

- comme mentionné à la page AIBO (ou à la page qui la remplacerait) du Reuters Monitor Money Rates Service le matin à 12 heures ou aux environs de cette heure (heure d'Amsterdam), le premier jour ouvrable de chaque période de six mois pendant laquelle court l'intérêt, ou, au cas où ce taux d'intérêt ne peut pas être déterminé à partir de cette source,

- comme fixé par De Nederlandsche Bank N.V. sur base de la moyenne arithmétique (à deux décimales) des taux d'intérêt qui sont indiqués, au moment déterminé ci-dessus, par au moins quatre établissements de crédit réputés situés aux Pays-Bas, comme étant le taux d'intérêt interbancaire utilisé, par eux, pour des dépôts en florins néerlandais à six mois;

b. « Ligne à grande vitesse » : la liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers, comme précisée à l'article 2;

c. « Ministres » : le membre du Gouvernement fédéral belge et le membre du Gouvernement des Pays-Bas qui ont le transport ferroviaire dans leurs attributions;

d. « Comité d'accompagnement » : le comité institué en vertu de l'article 6;

e. « Modèle de production » : le modèle appelé « Modèle de production adapté » prévu dans le rapport de Coopers & Lybrand de septembre 1995, « Naar een sluitende financiering van de Hogesnelheidslijn Amsterdam-Brussel » (page 39), complété d'un service par heure Bruxelles-Anvers-Breda-Arnhem;

f. « Date de réalisation » : la date à laquelle la Ligne à grande vitesse doit pouvoir être mise en service pour le transport de passagers par trains à grande vitesse, telle que déterminée à l'article 5(1) ou, le cas échéant, conformément à l'article 6(1);

g. « Index de réalisation » : l'index qui mesure l'état d'avancement du trajet belge de la Ligne à grande vitesse, exprimé par un nombre compris entre 0 et 1 (à quatre décimales) et calculé selon la formule suivante :

$$\frac{0,8 * X + 0,1 * Y + 0,1 * Z}{T}$$

dans laquelle :

X = le nombre de kilomètres (à deux décimales) du trajet sur lequel les travaux de génie civil (assiette de voie et ouvrages d'art) ont été réalisés

VERDRAG TUSSEN HET KONINKRIJK BELGIE EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN BETREFFENDE DE AANLEG VAN EEN SPOORVERBINDING VOOR HOGESNELHEIDSTREINEN TUSSEN ROTTERDAM EN ANTWERPEN

HET KONINKRIJK BELGIE
EN

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,
hierna de « Partijen » genoemd,

HERINNEREND aan het akkoord van de Ministers van Verkeer van België, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk, op hun bijeenkomst te 's-Gravenhage op 21 november 1989, om zo spoedig mogelijk spoorverbindingen voor hogesnelheidstreinen tussen Parijs, Brussel, Keulen, Amsterdam en Londen tot stand te brengen (het zogenaamde « PBKA-L project »);

INDACHTIG dat de Europese Raad op 8 december 1994 zijn goedkeuring heeft gehecht aan het rapport van de Groep Christophersen inzake de Transeuropese Netwerken, waarin het PBKA-L project is opgenomen in de lijst van prioritaire vervoerprojecten;

VERLANGEND de Hogesnelheidslijn tussen Rotterdam en Antwerpen bij voorrang en onder optimale voorwaarden te realiseren;

OVERWEGEND dat Nederland bereid is om België in bepaalde mate financieel te vergoeden voor de meerkosten welke de aanleg van de Hogesnelheidslijn volgens een tracé gebundeld met de autosnelweg A16-E19 voor België meebrengt in vergelijking met een tracé gebundeld met de autoweg A12 (het zogenaamde « Havenweg-tracé »),

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT :

Artikel 1

Definities

1. Voor de toepassing van dit Verdrag betekent

a. « AIBOR » (« Amsterdam Interbank Offered Rate ») : de rentevoet (uitgedrukt als een jaarlijks percentage) die op de interbancaire markt te Amsterdam wordt geboden voor deposito's in Nederlandse gulden (niet zijnde euro-gulden) op zes maanden,

- zoals weergegeven op pagina AIBO (of pagina welke deze zou vervangen) van Reuters Monitor Money Rates Service op of omstreeks 12 uur 's voormiddags (Amsterdamse tijd) op de eerste werkdag van elke periode van zes maanden waarin de betreffende interest loopt, of, indien deze rentevoet alsdan niet uit deze bron kan worden bepaald,

- zoals vastgesteld door De Nederlandsche Bank N.V. aan de hand van het rekenkundig gemiddelde (op twee decimalen) van de rentevoeten die door ten minste vier vooraanstaande in Nederland gevestigde kredietinstellingen op het hierboven bepaalde tijdstip worden opgegeven als de alsdan door hen toegepaste interbancaire rentevoet voor deposito's in Nederlandse gulden op zes maanden;

b. « Hogesnelheidslijn » : de spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, zoals nader bepaald in artikel 2;

c. « Ministers » : het lid van de Belgische federale regering en het lid van de Nederlandse regering onder wier bevoegdheid het vervoer per spoor valt;

d. « Opvolgingscomité » : het comité ingesteld krachtens artikel 6;

e. « Productiemodel » : het zogenaamd « Aangepast productiemodel » aangegeven in het rapport van Coopers & Lybrand van september 1995, « Naar een sluitende financiering van de Hogesnelheidslijn Amsterdam-Brussel » (pagina 39), aangevuld met een uurdienst Brussel-Antwerpen-Breda-Arnhem;

f. « Realisatiedatum » : de datum waarop de Hogesnelheidslijn dient te kunnen worden opengesteld voor reizigersvervoer met hogesnelheidstreinen, zoals bepaald in artikel 5, eerste lid, of, in voorkomend geval, overeenkomstig artikel 6, eerste lid;

g. « Realisatie-index » : de index die de stand van uitvoering van het Belgische traject van de Hogesnelheidslijn meet, uitgedrukt als een getal tussen 0 en 1 (op vier decimalen) en berekend aan de hand van de volgende formule :

$$\frac{0,8 * X + 0,1 * Y + 0,1 * Z}{T}$$

waar :

X = het aantal kilometers (op twee decimalen) van het traject waarvoor de werken van burgerlijke bouwkunst (spoorbedding en kunstwerken) zijn uitgevoerd

Y = le nombre de kilomètres (à deux décimales) du trajet sur lequel les voies ont été posées (rails, traverses et ballast)

Z = le nombre de kilomètres (à deux décimales) du trajet sur lequel l'infrastructure électrique (caténaires et installations de signalisation) a été achevée

T = le nombre total de kilomètres (à deux décimales) du trajet belge de la Ligne à grande vitesse.

2. Pour l'application du présent Traité, les intérêts sont calculés selon le nombre de jours effectivement écoulés et sur base d'une année de 360 jours. Dès que le florin néerlandais et/ou le franc belge seront remplacés par la monnaie unique européenne (l'«Euro»), les montants qui sont exprimés dans le présent Traité, respectivement en florins néerlandais et en francs belges, seront convertis en Euro au taux de conversion fixé conformément à l'article 109 L (4) du Traité instituant la Communauté européenne et, pour le calcul des intérêts, l'AIBOR sera remplacé par un taux d'intérêt équivalent pour l'Euro, à fixer à ce moment par le Comité d'accompagnement.

Article 2

Construction de la Ligne à grande vitesse

1. Une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse est construite entre Rotterdam (Lombardijen) et Anvers (Luchtbal) selon un tracé longeant principalement l'autoroute A16-E19, avec passage de la frontière du côté ouest de l'autoroute précitée, à hauteur de Hazeldonk (Pays-Bas) et de Meer (Belgique). Ce passage frontalier sera situé dans la zone hachurée qui figure sur le plan annexé au présent Traité.

2. La liaison ferroviaire mentionnée au paragraphe 1^{er} est composée d'une ligne à double voie, électrifiée en courant alternatif à 25 kilovolts, 50 hertz, pour une vitesse de croisière de 300 kilomètres par heure, et elle comporte, en outre, les installations de signalisation, d'éclairage, de force motrice, de télécommunication et de sécurité nécessaires, ainsi que des tunnels, ponts et autres ouvrages d'art nécessaires. A ce propos, l'objectif commun des Parties est que la capacité de cette liaison ferroviaire doit être adéquate pour traiter aisément le trafic ferroviaire prévu par le Modèle de production.

3. Dans le cadre de la mise au point technique de la préparation et de la construction de la Ligne à grande vitesse sur les territoires belge et néerlandais, les Parties collaboreront en vue d'obtenir à la fois un haut niveau d'harmonisation technique transfrontalière de l'infrastructure en question et des économies pour les deux Parties.

Article 3

Répartition des tâches et des frais

1. Chaque Partie se charge de la préparation, de la construction, du service, de l'entretien et du maintien en état de la partie de la Ligne à grande vitesse située sur son territoire, pour chacun de ces types de travaux de la manière habituelle dans son pays pour des travaux publics semblables. La Belgique peut confier ces tâches, en tout ou en partie, à la Société nationale des Chemins de fer belges, étant entendu que la Belgique reste entièrement responsable envers les Pays-Bas de la bonne exécution des tâches concernées et que les Pays-Bas ne peuvent pas, en vertu du présent Traité, invoquer la responsabilité de la Société précitée.

2. Chaque Partie supporte les coûts des travaux et des tâches pour lesquels elle est responsable en vertu du paragraphe 1^{er}, à l'exception de ce qui est prévu à l'article 4.

Article 4

Contribution spéciale des Pays-Bas

1. En considération des surcoûts que la construction de la Ligne à grande vitesse selon le tracé prévu à l'article 2(1) provoque en Belgique par rapport au tracé Havenweg, les Pays-Bas paieront à la Belgique une contribution unique et forfaitaire de 823.000.000 (huit cent vingt-trois millions) de florins néerlandais. La Belgique affectera cette somme, ainsi que les intérêts qu'elle porte en vertu du paragraphe 2(b), de manière effective et démontrable à la préparation et la construction de la partie de la Ligne à grande vitesse située sur le territoire belge et elle fournira à ce sujet toutes les informations nécessaires au Comité d'accompagnement.

2. La contribution prévue au paragraphe 1^{er} sera payée comme suit :

a. un montant d'au moins 200.000.000 (deux cents millions) de florins néerlandais sous valeur 2 janvier 1997;

Y = het aantal kilometers (op twee decimalen) van het traject waarvoor de sporen (rails, dwarsliggers en ballast) zijn gelegd

Z = het aantal kilometers (op twee decimalen) van het traject waarvoor de elektriciteitsinfrastructuur (leidingen en seininrichting) is voltooid

T = het totaal aantal kilometers (op twee decimalen) van het Belgische traject van de Hogesnelheidslijn.

2. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt interest berekend volgens het effectief aantal verstreken dagen en op basis van een jaar van 360 dagen. Zodra de Nederlandse gulden en/of de Belgische frank worden vervangen door de Europese eenheidsmunt (de «Euro»), worden de bedragen die in dit Verdrag in Nederlandse gulden respectievelijk Belgische frank zijn uitgedrukt, omgezet in Euro tegen de omrekenkoers bepaald overeenkomstig artikel 109 L, vierde lid, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en wordt voor de berekening van interest, AIBOR vervangen door een equivalente rentevoet voor Euro, alsdan te bepalen door het Opvolgingscomité.

Artikel 2

Aanleg van de Hogesnelheidslijn

1. Tussen Rotterdam (Lombardijen) en Antwerpen (Luchtbal) wordt een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen aangelegd volgens een tracé voornamelijk gebundeld met de autosnelweg A16-E19, met grensovergang aan de westelijke zijde van voornoemde autosnelweg ter hoogte van Hazeldonk (Nederland) en Meer (België). Deze grensovergang zal zijn gesitueerd binnen de gearceerde strook op de plattegrond in de bijlage bij dit Verdrag.

2. De in het eerste lid bedoelde spoorverbinding bestaat uit een tweesporige lijn, geëlektrificeerd in wisselstroom 25 kilovolt, 50 hertz, voor een kruissnelheid van 300 kilometer per uur, en omvat daarnaast de nodige seininrichtingen, installaties voor verlichting, drijfkracht en telecommunicatie, veiligheidsvoorzieningen, alsook tunnels, bruggen en andere kunstwerken. Hierbij geldt als gezamenlijke doelstelling van de Partijen dat de capaciteit van die spoorverbinding adequaat moet zijn voor een vlotte verwerking van het volgens het Productiemodel voorziene treinverkeer.

3. De Partijen zullen in het kader van de technische uitwerking van voorbereiding en aanleg van de Hogesnelheidslijn op Belgisch en Nederlands grondgebied samenwerken met het oog zowel op een hoge graad van grensoverschrijdende technische harmonisatie van de betreffende infrastructuur als op besparingen voor beide Partijen.

Artikel 3

Taak- en kostenverdeling

1. Elke Partij draagt zorg voor de voorbereiding, de aanleg, de bediening, het onderhoud en de instandhouding van het deel van de Hogesnelheidslijn gelegen op haar grondgebied, een en ander op de in haar land voor overeenkomstige rijkswerken gebruikelijke wijze. België kan deze taken volledig of gedeeltelijk opdragen aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, met dien verstande dat België ten aanzien van Nederland volledig verantwoordelijk en aansprakelijk blijft voor de goede uitvoering van de betreffende taken en dat Nederland de genoemde maatschappij niet krachtens dit Verdrag kan aanspreken.

2. Elke Partij draagt de kosten van de werken en taken waarvoor zij ingevolge het eerste lid de verantwoordelijkheid draagt, behalve als bepaald in artikel 4.

Artikel 4

Bijzondere bijdrage van Nederland

1. In verband met de meerkosten welke de aanleg van de Hogesnelheidslijn volgens het in artikel 2, eerste lid, bepaalde tracé voor België meebrengt ten opzichte van het Havenweg-tracé, zal Nederland aan België een eenmalige en forfaitaire bijdrage van 823.000.000 (achthonderd drieëntwintig miljoen) Nederlandse gulden betalen. België zal deze som, tezamen met de betreffende interest ingevolge het tweede lid, onder b, daadwerkelijk en aantoonbaar besteden aan de voorbereiding en de aanleg van het deel van de Hogesnelheidslijn gelegen op Belgisch grondgebied en zal hierover aan het Opvolgingscomité alle nodige inlichtingen verstrekken.

2. De in het eerste lid bepaalde bijdrage zal als volgt worden betaald :

a. een bedrag van ten minste 200.000.000 (tweehonderd miljoen) Nederlandse gulden, valuta per 2 januari 1997;

b. le solde, au plus tard sous valeur 4 janvier 1999, avec un intérêt de 6 % à partir du 2 janvier 1997 jusqu'à la date de paiement effectif, à capitaliser au 1^{er} janvier 1998.

3. Les paiements visés au paragraphe 2 seront effectués par virement en faveur du Trésor belge, au compte numéro 1 de la Banque nationale de Belgique auprès de De Nederlandsche Bank N.V. En cas de retard de paiement, un intérêt sur le montant concerné est dû de plein droit sans mise en demeure au taux AIBOR plus 100 points de base, avec un minimum de 6 %.

Article 5

Date de réalisation et indemnité en cas de retard

1. Les Parties veilleront à construire rapidement la Ligne à grande vitesse afin de l'achever simultanément dans les deux pays, en vue de sa mise en service pour le transport de passagers par trains à grande vitesse au 1^{er} juin 2005.

2. Si la Ligne à grande vitesse ne peut pas être mise en service, à la Date de réalisation, à cause d'un retard de l'une des Parties dans la construction de la Ligne à grande vitesse sur son territoire, cette Partie versera à l'autre Partie, à titre de dommages et intérêts, une somme forfaitaire par jour calendrier de retard. Cette somme est fixée, en prix de janvier 1997, à 45.000 (quarante-cinq mille) florins néerlandais en cas de retard de la Belgique et à 750.000 (sept cent cinquante mille) francs belges en cas de retard des Pays-Bas. Les deux sommes sont indexées annuellement à partir de 1998, selon l'indice de janvier des prix à la consommation néerlandais et belge respectivement.

3. Si la Ligne à grande vitesse ne peut pas être mise en service à la Date de réalisation suite à un retard de la Belgique dans la construction de la Ligne à grande vitesse sur son territoire, la Belgique paiera en outre aux Pays-Bas une indemnité complémentaire, calculée selon la formule suivante :

$$\sum_{i=1}^n i_i * [S * (1 - r_i)] * \frac{x_i}{360}$$

dans laquelle :

n = le nombre de périodes de six mois comprises entre la Date de réalisation et la date à laquelle la Ligne à grande vitesse peut être mise en service sur le territoire belge, la dernière période (qu'elle soit terminée ou non) étant considérée comme une période

i = AIBOR

S = le total des sommes reçues (en florins néerlandais) par la Belgique en vertu l'article 4 (1) et (2), augmenté des intérêts au taux AIBOR à partir de la date de réception effective jusqu'à la Date de réalisation

r = l'Index de réalisation à la Date de réalisation et ensuite au dernier jour de chaque période de six mois consécutive

x = le nombre de jours écoulés effectivement dans la période de six mois concernée.

4. Les indemnités prévues aux paragraphes 2 et 3 sont payées en mensualités. En ce qui concerne le moment de paiement, il est convenu que celui-ci sera effectué au plus tard le quinzième jour de chaque mois, à partir du sixième mois suivant celui de la Date de réalisation. Ces indemnités excluent toute autre forme de dédommagement entre Parties.

Article 6

Comité d'accompagnement

1. Les Parties se concertent régulièrement au sujet de toutes les questions d'intérêt commun qui se posent lors de la préparation et de la construction de la Ligne à grande vitesse. A cette fin, un Comité d'accompagnement commun est institué, qui est chargé d'une étroite coordination des procédures et travaux concernés et de leur suivi. Dans ce contexte, tenant compte du souhait commun des Parties d'arriver à une solution optimale, le Comité d'accompagnement peut proposer, par écrit, d'adapter la date visée à l'article 5(1), auquel cas les Ministres prennent une décision endéans les 30 jours.

2. Le Comité d'accompagnement se compose d'un nombre pair de membres, dont la moitié est désignée par chaque Partie. Il peut créer des sous-comités, auxquels il peut confier des tâches préparatoires ou d'exécution en certaines matières.

b. het saldo, uiterlijk valuta per 4 januari 1999, tezamen met interest tegen 6 % vanaf 2 januari 1997 tot de datum van effectieve betaling en te kapitaliseren per 1 januari 1998.

3. De betalingen ingevolge het tweede lid zullen worden verricht door overschrijving ten gunste van de Belgische Schatkist op rekening nummer 1 van de Nationale Bank van België bij De Nederlandsche Bank N.V. In geval van laattijdige betaling is op het betreffende bedrag automatisch, zonder aanmaning, interest verschuldigd tegen AIBOR plus 100 basispunten, met een minimum van 6 %.

Artikel 5

Realisatiedatum en schadevergoeding in geval van achterstand

1. De Partijen dragen zorg voor een spoedige aanleg van de Hogesnelheidslijn ten einde deze in beide landen terzelfder tijd te voltooien met het oog op haar openstelling voor reizigersvervoer met hogesnelheidstreinen op 1 juni 2005.

2. Zo de Hogesnelheidslijn niet op de Realisatiedatum kan worden opengesteld ten gevolge van achterstand van één der Partijen in de aanleg van de Hogesnelheidslijn op haar grondgebied, zal deze Partij aan de andere Partij bij wijze van schadevergoeding een forfaitaire som per kalenderdag vertraging betalen. Deze som wordt naar prijspeil januari 1997 bepaald op 45.000 (vijfenvestigduizend) Nederlandse gulden in geval van achterstand van België en op 750.000 (zevenhonderdvijftigduizend) Belgische frank in geval van achterstand van Nederland. Beide sommen worden vanaf 1998 jaarlijks geïndexeerd aan het indexcijfer der consumptieprijzen in Nederland respectievelijk België van de maand januari.

3. Zo de Hogesnelheidslijn niet op de Realisatiedatum kan worden opengesteld tengevolge van achterstand van België in de aanleg van de Hogesnelheidslijn op haar grondgebied, zal België bovendien aan Nederland een aanvullende vergoeding betalen, berekend aan de hand van de volgende formule :

waar :

n = het aantal periodes van zes maanden begrepen tussen de Realisatiedatum en de datum waarop de Hogesnelheidslijn op Belgisch grondgebied kan worden opengesteld, waarbij de laatste periode (al dan niet voltooid) als een periode wordt geteld

i = AIBOR

S = het totaal van de ingevolge artikel 4, eerste en tweede lid, door België ontvangen sommen (in Nederlandse gulden), vermeerderd met interest tegen AIBOR vanaf de datum van effectieve ontvangst tot de Realisatiedatum

r = de Realisatie-index op de Realisatiedatum en vervolgens op de laatste dag van elke daaropvolgende periode van zes maanden

x = het effectief aantal verstreken dagen in de betreffende periode van zes maanden.

4. De in het tweede en derde lid bepaalde vergoedingen worden in maandelijks schijven betaald. Inzake het tijdstip van betaling is overeengekomen dat deze zal geschieden ten laatste op de vijftiende dag van elke maand, vanaf de zesde maand volgend op die van de Realisatiedatum. Deze vergoedingen sluiten tussen de Partijen elke andere vorm van schadeloosstelling uit.

Artikel 6

Opvolgingscomité

1. De Partijen plegen regelmatig overleg over alle vraagstukken van gemeenschappelijk belang welke zich bij de voorbereiding en aanleg van de Hogesnelheidslijn voordoen. Te dien einde wordt een gezamenlijk Opvolgingscomité ingesteld, dat instaat voor een nauwe coördinatie en opvolging van de betreffende procedures en werken. Hierbij kan het Opvolgingscomité, in acht genomen de gezamenlijke wens van de Partijen om tot een optimale oplossing te komen, schriftelijk voorstellen om de in artikel 5, eerste lid, bepaalde datum aan te passen, in welk geval de Ministers binnen 30 dagen terzake een beslissing nemen.

2. Het Opvolgingscomité telt een even aantal leden, van wie de helft wordt aangesteld door elke Partij. Het kan subcomités vormen, waaraan het voorbereidende of uitvoerende taken in bepaalde aangelegenheden kan toevertrouwen.

3. Le Comité d'accompagnement se réunit au moins deux fois par an et chaque fois qu'un des Ministres le requiert. Il siège en un lieu situé en Belgique ou aux Pays-Bas qu'il détermine. Les décisions du Comité d'accompagnement sont prises par consensus. Le Comité d'accompagnement fixe lui-même son règlement d'ordre intérieur.

Article 7

Liaisons ferroviaires de jonction

1. Avant la Date de réalisation, les Parties, chacune sur son territoire, s'efforceront également de réaliser les travaux et de prendre les mesures qui sont déjà prévus et qui permettent d'augmenter la capacité et/ou de diminuer le temps de parcours sur les liaisons ferroviaires de jonction avec la Ligne à grande vitesse de Nieuw Vennep jusques et y compris Rotterdam (Lombardijen) d'une part et d'Anvers (Luchtbal) jusques et y compris Bruxelles-Midi, d'autre part. Ces travaux et mesures font l'objet d'une concertation au sein du Comité d'accompagnement.

2. En tout cas, les Parties veillent, chacune sur son territoire, à partir de la date de mise en service de la Ligne à grande vitesse, à ce que le trafic ferroviaire prévu par le Modèle de production puisse s'effectuer sans subir de gêne sur les liaisons ferroviaires de jonction visées au paragraphe 1^{er}, si nécessaire en donnant priorité aux trains à grande vitesse lors de l'établissement de l'horaire ou dans la gestion quotidienne du trafic. La référence au Modèle de production dans le présent Traité ne vaut que pour la détermination des besoins de capacité et des priorités dans le trafic. En ce qui concerne le trafic ferroviaire effectif, il appartient aux compagnies ferroviaires concernées de prendre les dispositions nécessaires, en temps voulu, selon des critères commerciaux.

Article 8

Force majeure

1. Pour l'application du présent Traité, on entend par force majeure toute cause étrangère qui n'est pas due à la faute de la Partie qui invoque la force majeure et qui ne lui est pas imputable selon les conceptions généralement admises, dont elle n'a pas pu prévoir ou éviter les conséquences (compte tenu de la diligence que l'on peut raisonnablement attendre de cette Partie), et qui l'empêche temporairement ou définitivement d'exécuter une ou plusieurs de ses obligations en vertu du présent Traité.

2. Une Partie ne peut invoquer la force majeure que si, endéans les 60 jours après qu'elle ait eu connaissance du fait ou de la circonstance en question, elle en informe par écrit l'autre Partie. Cette notification entraîne une concertation d'urgence au sein du Comité d'accompagnement, qui évaluera la situation et formulera, endéans les 90 jours de cette notification, ses analyses et ses recommandations pour les Ministres. Les Ministres s'efforcent de trouver une solution équilibrée qui permet de réaliser les objectifs du présent Traité dans les meilleures conditions possibles.

3. Aussi longtemps qu'elle subsiste, la force majeure suspend l'exécution de l'obligation concernée et des obligations corrélatives. A moins que les Ministres en décident autrement, les délais d'exécution pour ces obligations, prévus par ou en vertu du présent Traité, sont prolongés de la durée de la suspension qui résulte de la force majeure. Cette suspension ne donne pas lieu à dédommagement.

4. Si la force majeure empêche définitivement l'exécution d'une ou plusieurs obligations en vertu des articles 2 à 5 inclus et si les Ministres n'ont pas trouvé, endéans les 90 jours après réception du rapport du Comité d'accompagnement visé au paragraphe 2, un accord sur une solution telle que visée au paragraphe 2, chaque Partie peut, durant une nouvelle période de 90 jours, résilier le présent Traité par notification écrite à l'autre Partie (pour autant que la force majeure persiste au moment de cette notification). La résiliation du présent Traité pour cause de force majeure ne donne pas lieu à dédommagement, sauf ce qui est prévu au paragraphe 5.

5. En cas de résiliation du présent Traité pour cause de force majeure, la Belgique restituera aux Pays-Bas la partie des sommes reçues en vertu de l'article 4 qui n'a pas encore été affectée à la Ligne à grande vitesse. Le montant en question sera déterminé sur base de la formule suivante :

$$S * (1 - r)$$

dans laquelle :

S = le total des sommes reçues (en florins néerlandais) par la Belgique en vertu de l'article 4, augmenté des intérêts au taux AIBOR à partir de la date de réception effective jusqu'à la date de restitution

3. Het Opvolgingscomité vergadert ten minste tweemaal per jaar en telkens wanneer één van de Ministers erom verzoekt. Het houdt zitting op een plaats in België of Nederland die het zelf bepaalt. De beslissingen van het Opvolgingscomité worden genomen bij consensus. Het Opvolgingscomité stelt zelf zijn reglement van orde vast.

Artikel 7

Aansluitende spoorverbindingen

1. De Partijen zullen zich inspannen om, elk op haar grondgebied, vóór de Realisatiedatum eveneens de reeds voorziene capaciteitsverhogende en/of rijtijdverlagende werken of maatregelen te realiseren op de met de Hogesnelheidslijn aansluitende baanvakken van Nieuw Vennep tot en met Rotterdam (Lombardijen) en van Antwerpen (Luchtbal) tot en met Brussel- Zuid. Deze werken en maatregelen zijn voorwerp van overleg in het Opvolgingscomité.

2. In elk geval dragen de Partijen er, elk op haar grondgebied, zorg voor dat, vanaf de openstelling van de Hogesnelheidslijn, op de in het eerste lid bedoelde aansluitende baanvakken ongehinderde doortocht mogelijk is voor het in het Productiemodel voorziene treinverkeer, zo nodig door voorrang te verlenen aan de hogesnelheidstreinen in de vaststelling van de dienstregeling of in de dagelijkse verkeersleiding. De verwijzing in dit Verdrag naar het Productiemodel geldt enkel ter bepaling van capaciteitsbehoefte en verkeersprioriteit. Wat het effectieve treinverkeer betreft, komt het de betrokken spoorwegondernemingen toe om te gelegener tijd de nodige regelingen te treffen volgens commerciële criteria.

Artikel 8

Overmacht

1. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt onder overmacht verstaan elke vreemde oorzaak welke niet te wijten is aan de schuld van de Partij die zich op overmacht beroept en naar in het verkeer geldende opvattingen niet voor haar rekening komt, waarvan zij de gevolgen niet kon voorkomen of vermijden (in acht genomen de diligentie die men redelijkerwijs van haar kan verwachten), en welke haar tijdelijk of definitief verhindert om één of meer van haar verbintenissen ingevolge dit Verdrag uit te voeren.

2. Een Partij kan zich slechts op overmacht beroepen indien zij, binnen 60 dagen na kennis te hebben gekregen van de relevante gebeurtenis of omstandigheid, de andere Partij daarvan schriftelijk op de hoogte stelt. Deze kennisgeving leidt tot een spoedoverleg in het Opvolgingscomité, dat de situatie zal evalueren en, binnen 90 dagen na die kennisgeving, zijn analyse en aanbevelingen zal formuleren ten behoeve van de Ministers. De Ministers streven ernaar een evenwichtige regeling uit te werken die vooralsnog toelaat om de doelstellingen van dit Verdrag onder zo goed mogelijke condities te verwezenlijken.

3. Zolang zij aanhoudt, schorst overmacht de uitvoering van de betreffende verbintenis en correlatieve verbintenissen. Tenzij de Ministers er anders over beslissen, worden de in of krachtens dit Verdrag bepaalde uitvoeringstermijnen voor die verbintenissen verlengd met de duur van de schorsing ingevolge overmacht. Deze schorsing geeft geen aanleiding tot schadeloosstelling.

4. Zo overmacht de uitvoering van één of meer verbintenissen ingevolge de artikelen 2 tot en met 5 definitief verhindert en de Ministers niet binnen 90 dagen na ontvangst van het in het tweede lid bedoelde rapport van het Opvolgingscomité overeenstemming hebben bereikt over een regeling zoals bedoeld in het tweede lid, kan elke Partij gedurende een verdere periode van 90 dagen dit Verdrag beëindigen door een schriftelijke kennisgeving in die zin aan de andere Partij (voor zover de overmacht aanhoudt op het tijdstip van deze kennisgeving). Beëindiging van dit Verdrag ingevolge overmacht geeft geen aanleiding tot schadeloosstelling, behalve zoals bepaald in het vijfde lid.

5. In geval van beëindiging van dit Verdrag ingevolge overmacht zal België het deel van de overeenkomstig artikel 4 ontvangen sommen dat alsdan nog niet is besteed aan de Hogesnelheidslijn, restitueren aan Nederland. Het betreffend bedrag zal worden bepaald aan de hand van de volgende formule :

$$S * (1 - r)$$

waar :

S = het totaal van de overeenkomstig artikel 4 door België ontvangen sommen (in Nederlandse gulden), vermeerderd met interest tegen AIBOR vanaf de datum van effectieve ontvangst tot de datum van restitutie

r = l'Index de réalisation à la date de résiliation du présent Traité ou le degré plus élevé d'utilisation, à la même date, des sommes perçues en vertu de l'article 4 (également exprimé par un nombre compris entre 0 et 1 à quatre décimales) que la Belgique peut prouver de manière raisonnable et équitable en fonction de l'état d'avancement réel des adjudications et travaux.

Article 9

Autres projets

Les dossiers concernant la prolongation de la ligne de marchandises 11 vers la ligne ferroviaire entre Goes et Bergen-op-Zoom et le désenclavement du port d'Anvers par l'« IJzeren Rijn » vers l'Allemagne seront évalués selon leurs propres mérites, en bonne concertation et comme il convient entre bons voisins. Dans le premier dossier, on s'efforcera de faire un choix de tracé avant le 1^{er} janvier 2000. Dans le deuxième dossier, les Pays-Bas collaboreront activement à l'étude de faisabilité, en ce compris le développement de variantes de tracé à la hauteur de Roermond et de la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne. En fonction des résultats de cette étude, les Parties se concerteront conjointement avec les instances compétentes de la République fédérale d'Allemagne.

Article 10

Différends

1. Tout différend concernant l'interprétation ou l'exécution du présent Traité est soumis aux Ministres en vue d'un règlement à l'amiable, après notification écrite par une Partie à l'autre Partie de sa demande d'engager la procédure prévue au présent article. Les Ministres peuvent de commun accord faire appel à un médiateur ou soumettre, pour avis, certaines questions à un ou plusieurs experts. Lorsque les Ministres n'arrivent pas à un accord sur un règlement amiable endéans les 90 jours après la notification précitée, ou dès qu'un des Ministres constate qu'aucun accord à ce sujet ne peut être raisonnablement atteint, le différend peut être soumis pour décision à une commission d'arbitrage à la demande écrite de l'une des Parties. La décision de cette commission est contraignante pour les Parties.

2. La commission d'arbitrage est composée de trois arbitres. Chaque Partie nomme un arbitre. Les deux arbitres ainsi choisis désignent de commun accord le troisième arbitre, qui présidera et qui ne peut posséder la nationalité de l'une des Parties. Au cas où la nomination d'un ou plusieurs arbitres n'a pas été effectuée endéans les 45 jours de la demande d'arbitrage, elle sera effectuée à la demande de la Partie la plus diligente par le Président de la Cour Internationale de Justice.

3. La commission d'arbitrage siège en un lieu situé en Belgique ou aux Pays-Bas qu'elle détermine. La commission entend les Parties, examine leurs revendications et se prononce dans un délai de 180 jours après la nomination du dernier arbitre. Elle fixe elle-même son règlement de procédure. Elle peut, à chaque stade de la procédure, après avoir entendu les Parties, ordonner les mesures conservatoires qu'elle estime nécessaires, ou supprimer les mesures conservatoires déjà ordonnées. De telles mesures ne préjugent pas des décisions sur le fond.

Article 11

Durée et entrée en vigueur

Le présent Traité est conclu pour une durée de 15 ans. Il entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la dernière des deux dates auxquelles les Parties se seront informées, par voie diplomatique, de ce qu'il a été satisfait aux formalités constitutionnellement requises dans leurs pays respectifs. En attendant l'entrée en vigueur du présent Traité, son article 4 et les dispositions y afférentes sont appliquées provisoirement à partir de la date de sa signature et les autres dispositions, à partir du premier jour du deuxième mois suivant la date de cette signature.

r = de Realisatie-index op de datum van beëindiging van dit Verdrag, dan wel, zo België dit naar redelijkheid en billijkheid kan aantonen volgens de reële stand van uitvoering der aanbestedingen en werken, de hogere graad van aanwending van de overeenkomstig artikel 4 ontvangen sommen op hetzelfde tijdstip (eveneens uitgedrukt als een getal tussen 0 en 1, op vier decimalen).

Artikel 9

Andere projecten

De dossiers betreffende de doortrekking van Goederenlijn 11 naar de spoorlijn tussen Goes en Bergen-op-Zoom en de ontsluiting van de Antwerpse haven via de zogenaamde « IJzeren Rijn » naar Duitsland zullen op hun eigen merites en in goed overleg en nabuurschap worden beoordeeld. In het eerste dossier wordt ernaar gestreefd om vóór 1 januari 2000 een tracékeuze te maken. In het tweede dossier zal Nederland actief meewerken aan de haalbaarheidsstudie, ook in verband met de ontwikkeling van tracévarianten ter hoogte van Roermond en de Nederlands-Duitse grens. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek zullen de Partijen desgevallend gezamenlijk in overleg treden met de bevoegde instanties in de Bondsrepubliek Duitsland.

Artikel 10

Geschillen

1. Elk geschil betreffende de interpretatie of de uitvoering van dit Verdrag wordt, na schriftelijke notificatie door een Partij aan de andere van haar verzoek tot opening van de in dit artikel bepaalde procedure, voorgelegd aan de Ministers met het oog op een minnelijke regeling. De Ministers kunnen in onderling akkoord een beroep doen op een bemiddelaar of bepaalde kwesties voor advies voorleggen aan één of meer deskundigen. Zo de Ministers niet binnen 90 dagen na voornoemde notificatie overeenstemming hebben bereikt over een minnelijke regeling, dan wel zodra één van de Ministers vaststelt dat hierover redelijkerwijs geen overeenstemming kan worden bereikt, kan het geschil op schriftelijk verzoek van één der Partijen ter beslechting worden voorgelegd aan een arbitrale commissie. De beslissing van deze commissie is bindend voor de Partijen.

2. De arbitrale commissie bestaat uit drie arbiters, van wie elke Partij er één benoemt. De twee aldus gekozen arbiters duiden in onderlinge overeenstemming de derde arbiter aan, die voorzitter zal zijn en niet de nationaliteit van één van de Partijen mag bezitten. Zo de benoeming van één of meer arbiters niet is geschied binnen 45 dagen na het arbitrageverzoek, wordt zij op verzoek van de meest gereede Partij verricht door de Voorzitter van het Internationaal Gerechtshof.

3. De arbitrale commissie houdt zitting op de plaats in België of Nederland die zij zelf bepaalt. De commissie hoort de Partijen, onderzoekt hun aanspraken en doet uitspraak binnen 180 dagen na de benoeming van de laatste arbiter. Zij stelt zelf haar procedurereglement vast. Zij kan in elke stand van het geding, na de Partijen te hebben gehoord, de conservatoire maatregelen voorschrijven die zij noodzakelijk acht, of reeds voorgeschreven conservatoire maatregelen intrekken. Zodanige maatregelen lopen niet vooruit op beslissingen in het geding zelf.

Artikel 11

Duur en inwerkingtreding

Dit Verdrag is aangegaan voor een termijn van 15 jaar. Het treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de laatste der beide data waarop de Partijen elkaar langs diplomatieke weg hebben meegedeeld dat aan de in hun respectieve Staten constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan. In afwachting van zijn inwerkingtreding worden artikel 4 en de daarmee verband houdende bepalingen van dit Verdrag voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en de overige bepalingen van dit Verdrag vanaf de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum van ondertekening.

En foi de quoi les représentants des Gouvernements des Parties, dûment mandatés à cette fin, ont signé le présent Traité.

Ainsi conclu et fait en double exemplaire à Bruxelles le 21 décembre 1996, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume de Belgique :

M. DAERDEN,
Ministre des Transports

Pour le Royaume des Pays-Bas :

A. JORRITSMA-LEBBINK,
Ministre des Transports, des Travaux publics et de la Régie des Eaux

Ten blijk waarvan de vertegenwoordigers van de Regeringen der Partijen, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

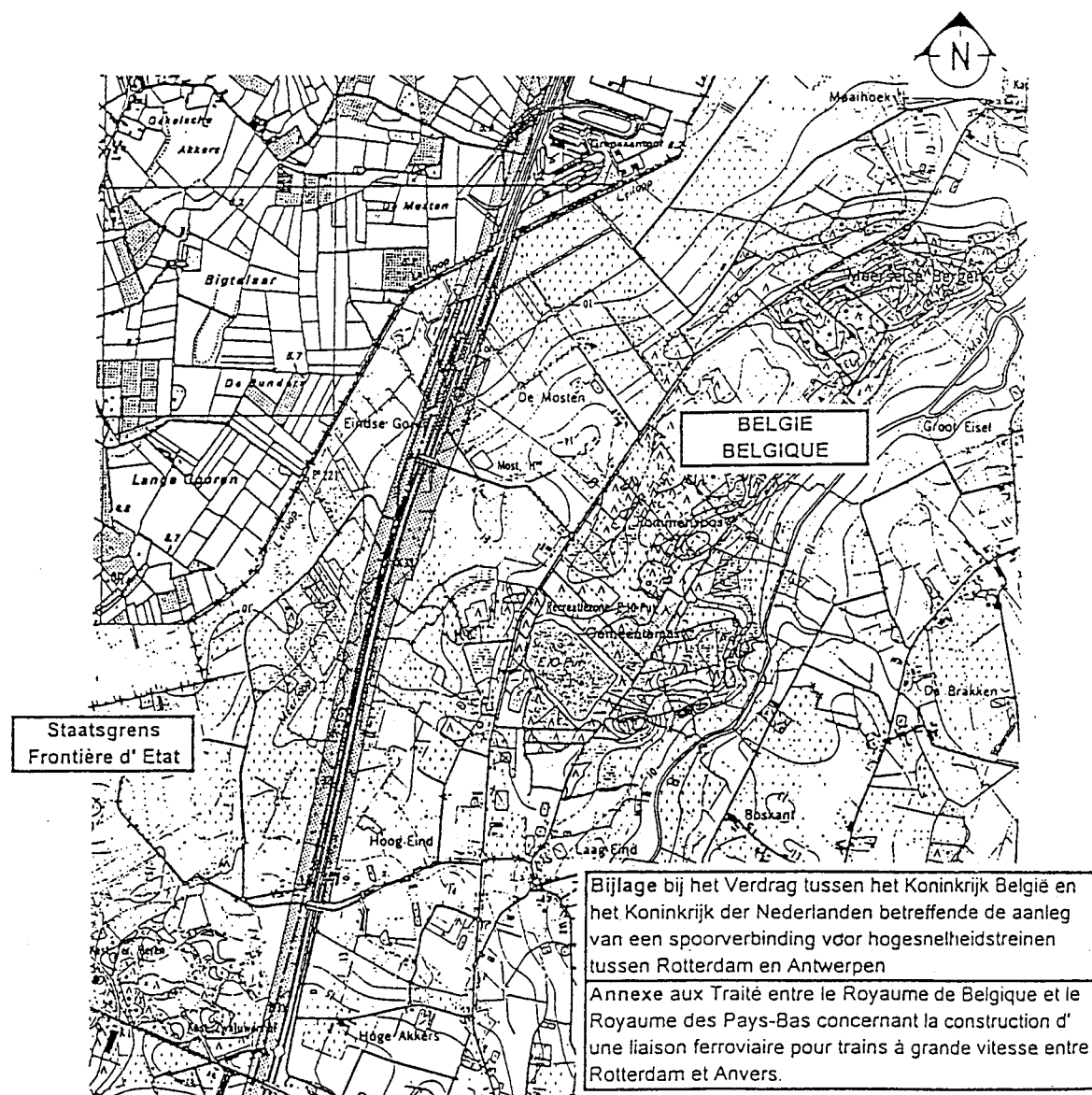
Aldus overeengekomen en in tweevoud opgemaakt te Brussel, op 21 december 1996, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde de twee teksten gelijkelijk authentiek.

Voor het Koninkrijk België :

M. DAERDEN,
Minister van Vervoer

Voor het Koninkrijk der Nederlanden :

A. JORRITSMA-LEBBINK,
Minister van Verkeer en Waterstaat



Cet accord est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1999.

Dit verdrag is op 1 januari 1999 in werking getreden.