

No. 35095

**Netherlands
and
Yemen Arab Republic**

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Yemen relating to scheduled air services between and beyond their respective territories (with annex). Sana'a, 1 February 1994

Entry into force: *provisionally on 1 February 1994 by signature and definitively on 24 June 1998 by notification, in accordance with article 20*

Authentic texts: *Arabic, Dutch and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 10 September 1998. Also see No. A-35095 in volume 2035.*

**Pays-Bas
et
République Arabe du Yémen**

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République du Yémen relatif aux services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Sana'a, 1 février 1994

Entrée en vigueur : *provisoirement le 1er février 1994 par signature et définitivement le 24 juin 1998 par notification, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *arabe, néerlandais et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 10 septembre 1998. Voir aussi le no A-35095 du volume 2035.*

" ملحق الاتفاق "

(أ) جدول الطرق :-

(١) يحق لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل المملكة الهولندية تشغيل خطوط جوية على الطرق المحددة أدناه :-

نقاط في المملكة الهولندية - نقاط وسيطة - منعاء - نقاط ماوراء والعكس .

(٢) يحق لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الجمهورية اليمنية تشغيل خطوط جوية على الطرق المحددة أدناه :-

نقاط في اليمن - نقاط وسيطة - امستردام - نقاط ماوراء والعكس .

(ب) ملاحظات :-

(١) يجوز حذف جميع أو أي النقاط المبينة في الطرق المحددة لجميع أو أي من الرحلات ، بحسب اختيار كل مؤسسسة نقل جوي معينه .

يجوز لمؤسسة سسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد بالتفصيل الى أي نقاط وسيطة ونقاط ما وراء دون ممارسة الحرية الخامسة ويمكن الاتفاق بين سلطات الطيران المدني بشأن الممارسة النهائية لمثل هذه الحلول .

ماده (١٩) التطبيق :-

يطبق هذا الاتفاق ، فيما يخص المملكة

الهولندية على الجزء الأوروبي منها فقط .

ماده (١٨) تطبيق الاتفاقيات المتعددة الاطراف:

- (١) يطبق احكام المعاهدة على هذا الاتفاق .
- (٢) في حالة قبول الطرفين المتعاقدين لاتفاقية متعددة الاطراف تتعلق بأى موضوع يغطيه هذا الاتفاق وتدخل حيز النفاذ ، فإن احكام الاتفاقية المتعددة الاطراف المتعلقة بذلك الموضوع تحل محل احكام الاتفاق الحالى ذات العلاقة .

مادة (١٧) التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي: -

يسجل هذا الاتفاق وأى تعديل عليه لدى

منظمة الطيران المدني الدولي .

ماده (١٦) الانهـاء :-

يجوز لاي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الاخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية في أى وقت بقراره لانهاء هذا الاتفاق وعلى أن يتم ابلاغ هذا الاخطار في نفس الوقت الى منظمة الطــــيران المدني الدولي . وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور اثني عشر (١٢) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الاخر للاخطار . مالم يتم سحب اخطار الانهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة .

وانا لم يقر الطرف المتعاقد الاخر بتسلمه للاخطار فيعتبر أنه تسلم الاخطار بعد مضي اربعة عشر (١٤) يوماً من تاريخ استلام منظمة الطيران المدني الدولي للاخطار .

ماده (١٥) فنن الخلافات :-

(١) اذا نشاء اى خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير او تطبيق الاتفاق الحالي وجب عليهما اولا محاولة فضه بالتفاوض بينهما .

(٢) اذا فشل الطرفان المتعاقدان بالتوصل الى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات ، يجوز بناء على طلب احدهما احواله النزاع الى هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة محكمين للفصل فيه ، يعين كل طرف متعاقد عضواً او احداً ويتفق بشأن العضو الثالث بين المحكمين المختارين على النحو السابق ، شريطة أن لا يكون المحكم الثالث هذا من مواطني احد الطرفين المتعاقدين ، ويجب على كل من الطرفين المتعاقدين أن يعين محكماً خلال فترة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسليم أحد الطرفين المتعاقدين مذكرة دبلوماسية - من الطرف المتعاقد الاخر يطلب فيها تحكيم النزاع ويتم الاتفاق بشأن المحكم الثالث خلال فترة ستين يوماً اخرى . فاذا تعذر على أى من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم في خلال فترة (٦٠) يوماً أو لم يتم الاتفاق على المحكم الثالث في الفترة المحددة .

يجوز لرئيس منظمة الطيران المدني الدولي ، بناء على طلب أى من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم أو محكمين .

(٣) يتعهد الفريقين المتعاقدين بتفيذ أى قرار يصدر وفقاً للفقرة (٢) من هذه المادة .

ماده (١٤) المشاورات والتعديلات :-

- (١) تقوم سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر بروح من التعاون الوثيقه لضمان تنفيذ احكام هذا الاتفاق وتطبيقها بصورة مرضية .
- (٢) يجوز لاي من الطرفين المتعاقدين طلب المشاورات لتعديل هذا الاتفاق او ملحقه ، ويجب ان تبدأ هذه المشاورات خلال (٦٠) ستنين يوماً من تاريخ استلام الطلب من قبل الطرف المتعاقد الاخر مالم يتم الاتفاق على خلاف ذلك .
- وان مثل هذه المشاورات يمكن ان يتم عن طريق التقلش او المراسله .
- (٣) يسرى مفعول اى تعديل على الاتفاق الحالي والمتفق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين في التاريخ الذى يتم ابلاغ بعضهما البعض خطياً باستكمال الاجراءات الدستورية الخاص بهما .
- (٤) يسرى مفعول اى تعديل على ملحق الاتفاق الحالي المتفق عليه خطياً بين سلطات الطيران المدني في التاريخ التى تقره هذه السلطات .

ماده (١٣) أمن الطيران :-

- (١) يوافق الطرفان المتعاقدان بتقديم المساعدة الى كل منهما لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وغير ذلك من الافعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطائرات والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية ومنع اي تهديد آخر ضد أمن الطيران .
- (٢) يوافق كل طرف متعاقد على مراعاة احكام الامن المطبقة بصورة عامة وبدون تمييز والتي يقتضيها الطرف الاخر بالنسبة للدخول الى اقليم الطرف المتعاقد الاخر ويتخذ الاجراءات الكافية لفحس الركاب وموادهم المحولسه .
وعلى كل طرف متعاقد ان ينظر بعين العطف لاي طلب من الطرف المتعاقد الاخر باتخاذ اجراءات امنية خاصة لمواجهة تهديد معين بالنسبة لطائراته او ركابه .
- (٣) يتصرف الطرفان المتعاقدان وفقاً لاحكام أمن الطيران المطبقة الموضوعه من جانب منظمة الطيران المدني الدولي . ويجوز لاحد الطرفين المعاقدين طلب المشاورات مع الطرف الاخر في حالة عدم التزامه بهذه الاحكام .
ويجب ان تبدأ مثل هذه المشاورات خلال فترة ستون (٦٠) يوماً من تاريخ استلام هذا الطلب مالم يتم الاتفاق على خلاف ذلك .
ان فشل القوسل الى اتفاق مقبول قد يكون اساساً لتطبيق المادة (١٥) من هنا الاتفاق .
- (٤) يتصرف الطرفان المتعاقدان طبقاً لاحكام اتفاقية الجرائم وبعض الافعال التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في (١٤ سبتمبر ١٩٦٣م) واتفاقية تمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في " لاهاي " في (١٦ ديسمبر ١٩٧٠م) واتفاقية قمع الافعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في " مونتريال " في (٢٣ سبتمبر ١٩٧١م) ، طالما الطرفين المتعاقدين طرفاً بهذه الاتفاقيات .
- (٥) يساعد كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الاخر عن طريق تسهيل الاتصالات التي تستهدف انهاء الواقعه او التهديد وذلك بسرعة وامان عندما يقع حادث او تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات او اي افعال غير مشروعه ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات او المطارات او تجهيزات الملاحة الجوية .

ماده (١٢) الاعتراف بالشهادات والاجازات :-

يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بشهادة صلاحية الطائرات وشهادة
الاهلية والاجازات التي يصدرها او يعتمدها الطرف المتعاقد الاخر بقصد
القيام بتشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة شريطة أن
هذه الشهادات والاجازات صادرة أو معتمدة دائماً طبقاً للقواعد القياسية
المعدة بموجب المعاهدة .

الا ان كل طرف متعاقد يحتفظ فيما يتعلق بالطيران فوق اقليمه في
عدم الاعتراف بشهادة الاهلية والاجازات التي يمنحها المواطنين الطـرف
المتعاقد الاخر .

ضادة (١١) تطبيق القوانين واللوائح والاجراءات :-

- (١) تطبيق القوانين واللوائح والاجراءات المعمول بها لدى كل طرف متعاقد التي تحكم مفـسـادـة ودخول الطائرات العاملة في الخدمات الجوية الدولية الى اقليمها او تشغيلها وطيرانها فوق ذلك الاقليم على موء سسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر وذلك عند دخولها وحتى مغادرتها ذلك الاقليم .
 - (٢) تطبيق القوانين واللوائح والاجراءات المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بالهجرة والجوازات او بوثائق السفر الاخرى المعتمده وبالدخول والتماريح والجمارك والحجر الصحي على الطاقم والركاب والبضائع والبريد المنقولين بواسطة طائرات موء سسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر وذلك عند دخولها وحتى خروجها من اراضي ذلك الطرف المتعاقد .
 - (٣) لا يخضع المسافرين والامتعة والبضائع الطارة (ترانزيت) عبر اقليم اى من الطرفين المتعاقدين والتي لا تترك حرم المطار والمحجوزه لنفس الغرض الا لمراقبة مبسطة ، باستثناء الاجراءات الامنية ضد العنف والقرصنة الجوية . وتعفي الامتعة والبضائع بالترانزيت المباشر من الرسوم الجمركيه وما شابهها من ضرائب .
 - (٤) يجب ان لا تكون الرسوم المطبقة في اقليم احد الطرفين المتعاقدين على عمليات موء سسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الاخر لاستعمالها المطارات وتجهيزات الطيران في اقليم الطرف الاول اعلى من تلك المطبقة على عمليات اى موء سسة نقل جوى اخرى تقوم بعمليات مشابهة .
 - (٥) لا يجوز لاي طرف متعاقد يمنح لاي موء سسة نقل جوى اخرى اى افضلية على موء سسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر وذلك فيما يتعلق بتطبيق اللوائح الخاصة بالجمارك والهجرة والحجر الصحي واللوائح المشابهة .
- او باستخدام المطارات والطرق الجوية وخدمات الحركة الجوية والتجهيزات الواقعة تحـت سيطرتها .

ماده (١٠) تحويل فائض الإيرادات :-

(١) يسمح لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين بالتحويل لفائض الإيرادات عن المصروفات التي تحققها في إقليم الطرف الآخر الى اقليمها ويشمل ذلك الإيرادات المحققة من مبيعات خدمات النقل الجوي والخدمات المساعده او المكملة التي تتم مباشرة أو بواسطة الوكلاء والربح التجاري العادي المكتسب من هذه الإيرادات المودعه قبل تحويلها .

(٢) يحق لكل مؤسساة نقل جوى معينة من قبل كل طرف متعاقد التحويل بالعملة الحرة دون تأخير الى اقليمها السعر الرسمي للتحويل السائد في تاريخ طلب التحويل طبقاً للانظمة المحلية النافذة .

مادة (٩) الفرائض ، المعاقد والرسوم ١-

(١) تعفي من كل الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش الوطنية والمحلية المشابهة طائرات
مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد التي تسيرها على
الخطوط الجوية الدولية وكذلك المعدات المعتادة وكميات الوقود وزيوت التشحيم
وخزيرن الطائرات ، بما في ذلك المواد الغذائية المشروبات والتبغ الموجسوده
على متن هذه الطائرات ، وكذا المسادة الدعائيه والترويجيه ، لدى وصولها
لاقليم الطرف المتعاقد الاخر بشرط ان تظل هذه المعدات والمؤن على متن
الطائرات الى حين اعادة تصديرها .

(٢) تعفي كذلك من نفس الرسوم والفرائض بما في ذلك الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش
المحملة في اقليم كل طرف متعاقد ، المعدات المعتادة وقطع الغيار وكميات الوقود
وزيوت التشحيم وخزيرن الطائرات التي تم ادخالها الى اقليم احد الطرفين المتعاقدين من
قبل مؤسسه النقل الجوي المعينه من قبل الطرف المتعاقد الاخر او نيابة عنها او التي
تؤن خسد على متن الطائرات التي تسيرها هذه المؤن سسة على الخطوط الجوية الدولية
وذلك لاستعمالها فقط على متنها ، حتى ولو استخدم هذه القومينات في جزء من
الرحلة يتم فوق اقليم الطرف المتعاقد الذي اخذت منه .

ويجوز وضع المواد المشار اليها اعلاه تحت اشراف ورقابة الجمارك .

لا يمكن تفسير احكام هذه الفقرة بطريقة تلزم احد الطرفين المتعاقدين لاعادة الرسوم
الجمركيه التي سبق وان فرضت على المواد المشار اليها اعلاه .

(٣) لايجوز انزال المعدات للطائرات وقطع الغيار وكميات الوقود وزيوت التشحيم والمؤن
الموجوده على متن الطائرات التابعة لاي من الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف
المتعاقد الاخرى الا بعد موافقة السلطات الجمركية لذلك الطرف والتي قد تطلب
وضع هذه المسواد تحت اشرافها الى ان يتم اعادة تصديرها او الى ان يتم التصرف فيها
وفقاً للوائح الجمركية .

مادة (٨) جدول المواعيد :-

(١) على موء سسة النقل الجوى المعينة من قبل كل طرف متعاقد اخطار سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر بجدول المواعيد وذلك قبل خمسة واربعين (٤٥) يوماً من تاريخ بداية التشغيل محددة عدد الرحلات ، طراز الطائرة ، شكل وعدد المقاعد المعروضه للجمهور .

(٢) تقدم الطلبات للحصول على ترخيص بتشغيل رحلات اضافيه من قبل موء سسة النقل الجوى المعينة مباشرة الى سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الاخر للنظر فيها .

مادة (٧) المناقسه العادلله :-

(١) يجب أن تتاح فرص عادلله ومتساوية لهوء سمات النقل
الجوى المعينه من قبل الطرفين المتعاقدين في المشارة
في النقل الجوى الدولسى المغطسى بموجب هذا الاتفاق .

(٢) يجب على كل طرف متعاقد اتخاذ كافة الاجراءات المناسبه
في نطاق اختصاصه لازالة جميع اشكال التمييز أو ممارسات
التنافس غير العادل الذى توء ثمر سلباً على الموقع التنافسى
لهوء سمه النقل الجوى التابعه للطرف المتعاقد الاخر .

مادة (٦) النشاطات التجارية :-

- (١) يسمح لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين :-
 - أ (انشاء مكاتب في اقليم الطرف المتعاقد الاخر للترويج للنقل الجوي وبيع بطاقات السفر بما في ذلك التسهيلات المطلوبه لتقديم خدمات النقل الجوي .
 - ب) القيام ببيع مستندات النقل الجوي في اقليم المتعاقد الاخر وذلك مباشرة ومن خلال وكلائها بحسب اختيارها .
- (٢) يسمح لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بتقديم خدمات النقل الجوي ، وان تستقدم وتبقى في اقليم الطرف المتعلق الاخر موظفين اداريين ، تجاريين ، عمليات وفنيين بحسب احتياجاتها .
- (٣) يمكن للمؤسسة المعينة ان تحقق متطلباتها الوظيفيه هذه من قبل موظفيها مباشرة او من خلال استخدام خدمات اي منظمه او شركة او مؤسسه نقل جوي اخرى عامله في اقليم الطرف الاخر ومصرح لها من قبله .
- (٤) يجب القيام بالنشاطات المذكور اعلاه بموجب قوانين وانظمة الطرف المتعاقد الاخر .

(٦) اذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاتفاق على أية تعرفه رفعت اليها بموجب الفقرة (٣) من هذه المادة أو على اقرار أية تعرفه بموجب الفقرة (٥) من هذه المادة فان الخلاف يسوى بمقتضى احكام المادة (١٤) من هذا الاتفاق .

(٧) تبقي التعريفات الموضوعه وفق احكام هذه المادة سارية المفعول الى أن توضح تعريفات جديدة .

(٨) لايمكن لمؤه سمات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين تطبيق تعريفات مختلفه عن تلك المعتمده طبقاً لاحكام هذه المادة .

ماده (٥) التعريفات :-

- (١) يجب ان تكون التعريفات المطبقة من قبل موء سسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بالنقل بين اقليميهما تلك المعتمدة من قبل سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين وعلى ان تحدد بمستويات معقوله ، مع مراعاة كل العوامل الموء شرة المتعلقة بتكلفة التشغيل والريح المعقول والتعريفات التي تتقاضها موء سسات النقل الجوي الاخرى على اى جزء من الطريق المحدد.
- (٢) يجب ان يتفق على التعريفات المشار لها في الفقرة (١) من هذه المادة كلما امكن ذلك بين موء سسات النقل الجوي المعينة من خلال استخدام انظمة الاتحاد الدولي للنقل الجوي لتحديد التعريفات . وعندما يكون هذا غير ممكناً يجب ان يتفق على التعريفات بين موء سسات النقل الجوي المعينة . وفي كل الاحوال ، فان التعريفات تخضع لموافقة سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين .
- (٣) ترفع التعريفات المتفق عليها الى سلطات الطيران المدني لدى الطرفين للتصديق عليها وذلك قبل ستون (٦٠) يوماً على الاقل من التاريخ المقترح للعمل بها ويستثنى من ذلك الحالات الخاصة التي يتفق بين السلطات المذكورة فيها على تخفيها هذه الفترة .
- (٤) تمنح الموافقة على التعريفات علناً ، او ، اذا لم تقم اى من سلطات الطيران المدني لدى الطرفين بالاضطرار عن عدم معرفتها خلال ثلاثين (٣٠) يوماً من تاريخ عرضها للموافقة ، طبقاً للفقرة (٣) من هذه المادة فان التعريفات تعتبر معتمدة ، وفي حالة اختصار فترة العرض ، طبقاً لما هو منصوص عليه في الفقرة (٣) ، من هذه المادة ، فان سلطات الطيران المدني يمكن ان تتفق على اختصار الفترة التي خلالها يتم الاضطرار بعدم الموافقة .
- (٥) اذا لم يتم التوصل الى اتفاق على التعريفه طبقاً للفقرة (٢) من هذه المادة ، او اذا ، اخطرت سلطات الطيران المدني لاحدى الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الاخر خلال الفترة التي يمكن ان تكون التعريفه قابله للتطبيق طبقاً للفقرة (٤) من هذه المادة ، بعدم موافقته عن اية تعريفه تم الاتفاق عليها بمقتضى الاحكام الفقرة (٢) من هذه المادة ، فعلى سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين محاولة اقرار التعريفه بالاتفاق فيما بينهما .

ماده (٤) الحاء والباء ترظيبي التشنيل :-

- (١) يجوز لسلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين تعليق تراخيص التشغيل لموء سسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر المحددة في المادة (٣) او الغائها او توقيفها او فرض ماتراه ضرورياً من شروط في حالة :-
- (أ) عدم اهلية موء سسة النقل الجوي المذكورة للقوانين والانظمة التي تطبيقها سلطات الطيران المدني لدى ذلك الطرف المتعاقد بصورة عادية ومعقولة تمشياً مع المعاهدة .
- (ب) عدم تقيد تلك الموء سسة بقوانين وانظمة الطرف المتعاقد الاخر .
- (ج) عدم الاقتناع بان الجزء الغالب من ملكية تلك الموء سسة وادارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد المعنى الموء سسة او في يد مواطنيه .
- (د) عدم تقيد الموء سسة بالتشغيل طبقاً للشروط المفروضة بموجب هذا الاتفاق .
- (٢) مالم يكن اتخاذ اجراءات فوريه ضرورياً لمنع التمادى في خرق القوانين والانظمة المشار اليها اعلاه ، فان الحقوق المذكوره في الفقرة (١) من هذه المادة لاتمارس الا بعد التشاور مع سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الاخر ، ومثل هذه المشاورات يجب ان تبدأ خلال فترة ستين يوماً من تاريخ استلام الطلب ، مالم يتم الاتفاق بين الطرفين المتعاقدين على خلاف ذلك .

مادة (٣) التعمين والترخيص بالتشغيل :-

- (١) يحق لكل طرف متعاقد ان يعين بموجب اخطار خطي عبر القسوات الدبلوماسية الى الطرف المتعاقد الاخر ، موء سة نقل جوى واحد لغرض تشغيل الخدمات الجوية على الطرق المحدده في الملحق واستبدال موء سة نقل جوى المعينة بموء سة اخرى .
- (٢) مع مراعاة احكام هذه المادة ، يجب على كل طرف متعاقد عند استلام اخطار التعمين ، ان يمنح بدون تأخير رخصة التشغيل اللازمة لموء سة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر .
- (٣) يجوز لموء سة النقل الجوي المعينة بمجرد استلام الترخيم بالتشغيل كما جاء في الفقرة (٢) من هذه المادة ، ان تبدأ بتشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها ، جزئياً او كلياً ، شريطة الالتزام باحكام هذا الاتفاق والتعرفه لمثل هذه الخدمات الجوية طبقاً لاحكام المادة (٥) من هذا الاتفاق الالتزام .
- (٤) يحق لكل طرف متعاقد ان يرفض منح ترخيص التشغيل المشار اليه في الفقرة (٢) من هذه المادة ، او ان تمنح هذا الترخيم بموجب شروط يراها ضرورية لممارسة موء سة النقل الجوي المعينة الحقوق المحددة في المادة (٢) من هذا الاتفاق وذلك في اية حالة لا يقتنع فيها الطرف المتعاقد المنكور بان جزءاً هاماً من ملكية موء سة النقل الجوي وادارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها او في يد مواطنيه او في أيدي الاثنين معاً .

مادة (٢) منح الحياض :-

(١) يمنح كل طرف متعاقد الى الطرف المتعاقد الاخر ، الحقوق التالية للقيام بالخدمات الجوية الدولية المنتظمة من قبل موء سسة النقل الجوي المعينة من الطرف الاخر :-

أ) الحق في عبور " اقليمه " دون الهبوط فيه .

ب) الحق في الهبوط في " اقليمه " لاغرض غير تجارية .

ج) الحق في الهبوط في " اقليمه " اثناء تشغيله خطأ جويآ متفقآ عليه على طريق محدد ، يقصد انزال او اخذ الحركة الدولييه من ركاب و شحن و بريد .

(٢) ليس في الفقرة (١) من هذه المادة مايفسر بانه يمنح لموء سسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الاخر حقآ للمشاركة في النقل الجوي بين نقاط في اقليم الطرف المتعاقد الاخر .

(ك) يقدم " بالاتفاق " هذا الاتفاق ، وملحق وايّة تعديلات تجرى عليهما .

يقدم بمصطلح "التعريفه " اى قيمة فرضت او تفرغ من قبل موء سسات النقل الجوى بصورة
مباشرة ، او بواسطة وكلائها ، على اى شخصى او هيئة لنقل المسافرين (وامتعهم)
وشحنهم جواً (ماعدا البريد) ، بما فى ذلك .

أ - الشروط التى تحكم توفر وتطبيق التعريفه ، و

الاجور والشروط التى تطبق على اى من الخدمات المكملة لمثل هذا النقل والسى
تقدمها موء سسات النقل الجوى .

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

" بسم الله الرحمن الرحيم "

اتفاق لتسليم جوي

بين

المملكة الهولندية

و

الجمهورية اليمنية

بمسان

الخدمات الجوية المنظمة

بين بلديهما وما يورثهما

بما أن المملكة الهولندية والجمهورية اليمنية طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في " شيكاغو " في اليوم السابع / من ديسمبر / سنة (١٩٤٤م) .

• ورغبة منها في المساهمة في تطوير الطيران المدني الدولي .

• ورغبة منها في عقد اتفاق لغرض انشاء خدمات جوية منتظمة بين البلدين وماورثهما اتفقا على الاتي :-

مادة أولى :- تصاريح :-

لغرض هذا الاتفاق وملحقه ، وما لم تدل القرينة على خلاف ذلك .

(أ) يقصد بمصطلح " معاهدة " المعاهدة المتعلقة بالطيران المدني الدولي المعهده للتوقيع عليها في اليوم السابع من ديسمبر / سنة ١٩٤٤م) ، وهي تشمل كل طلق معتمد طبقاً للمادة (٩٠) من تلك المعاهدة ، وكل تعديل للملاحق أو للمعاهدة طبقاً للمادتين (٩٤ / ٩٠) منها ، طالما أن هذه التعديلات والملاحق نافذة المفعول على الطرفين المتعاقدين ، أو تم التصديق عليها من قبلها .

(ب) ان مصطلح " سلطات الطيران " يعني

— بالنسبة للملكية الهولندية : وزير النقل والاشغال العامة وادارة السياه .

— بالنسبة للجمهورية اليمنية : الهيئة العامة للطيران المدني والارصاد .

او في كلا الحالتين كل شخص او هيئة يعهد اليها القيام بالوظائف التي تمارسها حالياً السلطات المذكوره .

(ج) يقصد بمصطلح " موه سة نقل جوى معينة " موه سة النقل الجوى التي يعينها احد الطرفين المتعاقدين طبقاً للمادة (٢) من هذا الاتفاق .

(د) يقصد بمصطلح " اقليم " فيما يتعلق بالدولة نفس المعنى المحدد له في المادة (٢) من المعاهدة .

(هـ) يقصد بالمصطلحات خدمة جوية " خدمة جوية دولية " موه سة نقل جوى " الهبوط لانغرافي غير تجاريه " المعاني المحدد لها في المادة (٩٦) من المعاهدة .

(و) يقصد بالمصطلحين " خط جوى متفق عليه " و " الطريق المحدد " خدمة جوية دولية طبقاً للمادة (٢) من هذا الاتفاق والطرق المحدده في الجزء المخصص لها في ملحقه .

(ز) يقصد مصطلح " الموه ن " المواد القابلة للاستهلاك والجاهزه للاستخدام او البيع على متن الطائرة خلال الرحله ، بما في ذلك المواد التجاريه .

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Republiek Jemen inzake geregelde luchtdiensten tussen en via hun
onderscheiden grondgebieden**

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Republiek Jemen,

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

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de interna-
tionale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een overeenkomst te sluiten met het doel gere-
gelde luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grond-
gebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in deze Overeenkomst
en de Bijlage daarbij de volgende begrippen de daaraan hierbij toege-
kende betekenis:

a. onder „het Verdrag” wordt verstaan: het Verdrag inzake de inter-
nationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor onder-
tekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90
van het Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijla-
gen of het Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor
zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn
bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:

wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer
en Waterstaat;

wat de Republiek Jemen betreft, de Autoriteit voor Burgerluchtvaart
en Meteorologie;

of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke
functie die thans door de genoemde Minister of Autoriteit wordt uitge-
oefend, te vervullen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een
luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkom-
stig artikel 3 van deze Overeenkomst;

d. het begrip „grondgebied” heeft met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag wordt toegekend;

e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van deze Overeenkomst en de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven route;

g. onder „boordproviand” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

h. onder „Overeenkomst” wordt verstaan: deze Overeenkomst, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van de Overeenkomst of van de Bijlage.

i. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

1. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en
- II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door of namens de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het verrichten van geregeld internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in passagiers, vracht en post.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Overeenkomstsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van deze Overeenkomst voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 5 van deze Overeenkomst.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 4

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 3 vermelde vergunningen voor een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen; en

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 5

Tarieven

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Overeenkomstsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route of een deel daarvan exploiteren.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen vereist.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na

de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 14 van deze Overeenkomst.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen tarieven in rekening brengen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

Artikel 6

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via hun agenten zich met de verkoop van luchtvervoer bezig te houden.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij.

4. Bovenvermelde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 7

Eerlijke concurrentie

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer dat door deze Overeenkomst wordt beheerst.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappij van de andere Partij nadelig beïnvloeden.

Artikel 8

Dienstregeling

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij deelt de dienstregeling van haar voorgenomen diensten 45 dagen tevoren mede aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de klasse en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter overweging worden voorgelegd.

Artikel 9

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken,

reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven, totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand, ingevoerd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door of ten behoeve van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van de luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten, verschuldigd op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, te worden betaald, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, waar zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid kunnen niet zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 10

Overmaking van gelden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben het recht het batig saldo van inkomsten en uitgaven op het grondgebied van de verkoop over te maken naar het grondgebied waar hun zetel is gevestigd. In deze netto-overdracht zijn begrepen baten van verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoersdien-

-sten en aanvullende of ondersteunende diensten, en van de handelsrente van de bank die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht deze gelden in overeenstemming met de plaatselijke voorschriften zonder onredelijke vertraging over te maken naar het grondgebied waar haar zetel is gevestigd in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële wisselkoers zoals die geldt op de datum van de aanvraag voor de overmaking.

Artikel 11

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inkleding, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die de zone van de luchthaven die daarvoor gereserveerd is niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaat-

schappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 12

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 13

Veiligheid

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkander de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermede in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een

Overeenkomstsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met die Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 15 van deze Overeenkomst.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Overeenkomstsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 14

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar ten einde te verzekeren dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg ten einde deze Overeenkomst of de Bijlage daarbij te wijzigen. Dit overleg vangt aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen. Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.

3. Wijzigingen op deze Overeenkomst worden van kracht op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de in hun onderscheiden landen geldende grondwettelijke vereisten is voldaan.

4. Elke wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

Artikel 15

Regeling van geschillen

1. Indien er tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandeling.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kan het op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Overeenkomstsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen is. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig dagen na de datum waarop een van beide Overeenkomstsluitende Partijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke beslissing van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig dagen overeenstemming bereikt. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

Artikel 16

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt de Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 17

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 18

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag worden op deze Overeenkomst toegepast.

2. Indien een door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door deze Overeenkomst wordt bestreken, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 19

Werkingsfeer

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

Artikel 20

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en treedt definitief in werking op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten in hun onderscheiden landen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Sana'a op 1 februari 1994 in de Nederlandse, de Arabische en de Engelse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschillen is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

de Minister van Buitenlandse Zaken,

Dr. P. H. Kooijmans

Voor de Regering van de Republiek Jemen,

de Voorzitter van de Civil Aviation and Meteorology Authority,

Col. Mohsin Mohamed Al-Yousefi

Bijlage

A. Routetabel

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Jemen heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder omschreven routes:

Punten in Jemen – tussenliggende punten – Amsterdam – verdergelegen punten, en vice versa

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder omschreven routes:

Punten in het Koninkrijk der Nederlanden – tussenliggende punten – Sana'a – verdergelegen punten, en vice versa.

B. Noten

1. Elk punt of alle punten op de omschreven routes kan of kunnen, naar keuze van elke aangewezen luchtvaartmaatschappij, op een vlucht of alle vluchten worden overgeslagen.

2. Alle tussenliggende en verdergelegen punten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij worden aangedaan, zonder uitoefening van de vijfde-vrijheidsverkeersrechten. De eventuele uitoefening van die rechten kan worden overeengekomen door de luchtvaartautoriteiten.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND
THE REPUBLIC OF YEMEN RELATING TO SCHEDULED AIR
SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE
TERRITORIES

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Yemen,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944¹;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

a) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) The term "aeronautical authorities" means:

For the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Water Management;

For the Republic of Yemen the Civil Aviation and Meteorology Authority, or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Minister or the said Authority;

c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) The terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

1. United Nations, Treaty Series, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

g) The term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h) The term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) The term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. The conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. The charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international scheduled air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

a) The right to fly across its territory without landing;

b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) While operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

Article 3. Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 5 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and

effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

Article 4. Revocation and Suspension of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a) In the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b) In the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c) In the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and

d) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

Article 5. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

Article 6. Commercial Activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a) To establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) In the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

Article 7. Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airline of the other Party.

Article 8. Timetable

1. The airline designated by each Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, 45 days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for consideration directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 9. Taxes, Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international air services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the first Contracting Party in which they are taken on board. The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 10. Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or

through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. The designated airline of each Contracting Party shall have the right for such transfer to its home territory in accordance with local regulations and without undue delay, in a freely convertible currency at the official rate of exchange as at the date of filing the application for such transfer.

Article 11. Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations of in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article 12. Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 13. Security

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 15 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September, 14, 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on December 16, 1970,² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971,³ insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 14. Consultation and Amendment

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

1. United Nations, Treaty Series, vol. 704, p. 219.

2. *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

3. *Ibid.*, vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

Article 15. Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 16. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 17. Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18. Applicability of Multilateral Agreements

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.
2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

Article 19. Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the part of the Kingdom in Europe only.

Article 20. Entry into Force

The present Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature and shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Sana'a on 1 February 1994, in the Netherlands, Arabic and English languages, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

DR. P. H. KOOIJMANS
Minister of Foreign Affairs

For the Government of the Republic of Yemen:

COL. MOHSIN MOHAMED AL-YOUSEFI
Chairman of the Civil Aviation and Meteorology Authority

ANNEX

A. Route Schedule

1. The designated airline of the Republic of Yemen shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

Points in Yemen - intermediate points - Amsterdam - points beyond and vice versa

2. The designated airline of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

Points in the Kingdom of the Netherlands - intermediate points - Sana'a - points beyond and vice versa

B. Notes

1. Any or all points on the specified routes may, at the option of each designated airline be omitted on any or all flights.

2. Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airlines of each Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights. The eventual exercise of such rights may be agreed upon by the aeronautical authorities.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DU
YÉMEN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE
LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Royaume des Pays-Bas et la République du Yémen,
Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944¹,
Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,
Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord et de son annexe, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même, conformément à ses articles 90 et 94, pour autant que ces annexes ou amendements auront pris effet pour les deux Parties contractantes ou auront été ratifiés par elles;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend :

Pour le Royaume des Pays-Bas, du Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux;

Pour la République du Yémen, de l'Autorité de l'aviation civile et de la météorologie, ou dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer des fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités;

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme "territoire", s'agissant d'un État, a le sens que lui attribue l'article 2 de la Convention;

e) Les expressions "services aériens", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention;

1. 1 Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

f) Les expressions "services convenus" et "routes indiquées" s'entendent respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et des routes indiquées dans l'annexe au présent Accord;

g) Le terme "provisions" s'entend des articles prêts à la consommation et destinés à l'utilisation ou à la vente à bord d'un aéronef en cours de vol, y compris les fournitures d'économat;

h) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son annexe et de tout amendement qui y leur serait apporté;

i) Le terme "tarif" s'entend des sommes payées ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne morale ou physique pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier), ainsi que :

I) Des conditions de l'établissement et de l'application d'un tarif; et

II) Du coût des services auxiliaires offerts au cours du transport et des conditions de leur prestation.

Article 2. Octroi des droits

I. Sauf exceptions spécifiées dans l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après afin de permettre à son entreprise désignée d'assurer des transports aériens internationaux :

a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) Le droit de faire, sur son territoire, des escales non commerciales; et

c) Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale sur son territoire aux fins d'embarquer ou de débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe I du présent article n'est censée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'assurer un transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation de services convenus sur les routes indiquées en annexe et de remplacer cette entreprise par une autre.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions du présent article, délivrer sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise.

3. Au reçu de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à n'importe quel moment commencer à assurer, en partie ou en totalité, les services convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Ac-

cord et d'avoir établi, pour ses services, des tarifs conformément aux dispositions de l'article 5 du présent Accord.

4. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle pourra juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord si ladite Partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie.

Article 4. Annulation ou suspension de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes auront le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées à l'article 3 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, de les annuler ou de les suspendre ou encore d'imposer des conditions :

a) Si l'entreprise en question ne remplit pas, de l'avis de ses autorités aéronautiques, les conditions voulues par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées par elles conformément à la Convention;

b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante en question;

c) Si elles n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie ou par les deux;

d) Si l'entreprise néglige d'autre façon de se conformer aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable d'agir dans l'immédiat afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf accord contraire entre les Parties contractantes, les consultations débiteront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

Article 5. Tarifs

1. Les tarifs qu'appliqueront les entreprises désignées par les Parties contractantes pour les transports entre leurs territoires devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et seront fixés à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur un tronçon quelconque de la route indiquée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article devront, toutes les fois que cela sera possible, faire l'objet d'un accord entre les entreprises désignées conformément aux procédures de l'Association internationale de transports aériens. En cas d'impossibilité, ils le seront entre les entreprises désignées. En tout état de cause, leur application sera subordonnée à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs ayant fait l'objet d'un tel accord seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si lesdites autorités sont convenues de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs pourra être donné de façon expresse, mais si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date du dépôt conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs seront réputés agréés.

Si le délai de dépôt est réduit comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques pourront convenir de réduire en conséquence le délai de notification d'un désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut faire l'objet d'un accord conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai applicable conformément à son paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques signifie à l'autre qu'elle conteste un tarif ayant fait l'objet d'un accord conformément au paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de déterminer le tarif par accord mutuel.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination d'un tarif en vertu du paragraphe 5 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne pourront pas appliquer des tarifs différents de ceux qui auront été agréés conformément aux dispositions du présent article.

Article 6. Activités commerciales

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes seront autorisées :

a) À implanter sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion des transports aériens et de vente de titres de transport, ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens;

b) À vendre directement ou, à leur discrétion, par l'entreprise de leurs agents, des titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes sera autorisée à faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante les personnels de direction, commercial, opérationnel et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel pourront, au choix de l'entreprise désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en recourant aux services d'autres organisations, sociétés ou compagnies aériennes travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisées à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de cette Partie contractante.

Article 7. Concurrence loyale

4. Les activités précitées seront exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes se verront offrir des possibilités égales et équitables de participer aux transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prendra toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute discrimination ou pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la concurrence des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

Article 8. Conditions d'exploitation

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes communiquera aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, quarante-cinq (45) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer, en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que la configuration et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation d'assurer des vols supplémentaires pourront être déposées directement par l'entreprise désignée, pour approbation, auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 9. Taxes, douanes et redevances

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, (les provisions de bord, y compris les provisions de bouche, boissons et tabacs), ainsi que tout le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs, seront exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits, ou taxes similaires, nationaux ou locaux, à condition que cet équipement, ces approvisionnements et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et destinés à être utilisés uniquement à bord pour assurer des services internationaux, seront exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douanes et les frais d'inspection, imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués. Il pourra être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de ses autorités douanières qui pourront exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

Article 10. Transferts de fonds

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes seront libres de transférer vers leur territoire national la différence entre les recettes et leurs dépenses sur le territoire où elles ont réalisé ces recettes. Dans ces transferts nets entreront le produit de la vente, direct ou par l'entremise d'agents, de prestations de transport aérien et de prestations supplémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque en attente de transfert.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes recevront l'agrément de ces transferts, et les transferts s'effectueront en devises librement convertibles au taux de change officiel de conversion de la monnaie locale à la date de la cession de cette monnaie.

Article 11. Application des lois, règlements et formalités

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux, ou encore l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, devront être respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à leur départ.

2. Les lois, règlements et formalités de chacune des Parties contractantes qui régissent l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine devront être respectés par ou au titre des équipages, des passagers, du fret ou du courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée sur le territoire de ladite Partie contractante et jusqu'à leur départ.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis, en matière de sécurité contre la violence et la piraterie aériennes, qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances appliqués sur le territoire de chacune des Parties contractantes à l'activité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes sur le territoire de la première Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise assurant des services similaires.

5. Aucune des Parties contractantes n'accordera à une entreprise de transport autre que celle désignée par l'autre Partie contractante la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et règlements similaires ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

Article 12. Reconnaissance des certificats et permis

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'une des entreprises contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, à condition toutefois que ces certificats, brevets ou permis aient été délivrés ou validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître comme valables pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 13. Sécurité aérienne

1. Les Parties contractantes sont convenues de s'apporter mutuellement l'aide nécessaire afin de prévenir la capture illicite d'aéronefs et d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoire et généralement applicables requises par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chacune des Parties contractantes accueillera avec bienveillance toute demande faite par l'autre Partie contractante concernant des mesures de sécurité spéciales pour la protection de ses aéronefs ou de ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions appropriées relatives à la sécurité aérienne qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante pourra déposer auprès d'elle une demande de consultation. À moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. À défaut d'une entente satisfaisante, l'article 15 du présent Accord pourrait s'appliquer.

4. Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, pour autant que les deux Parties contractantes soient parties auxdites Conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident sous la forme de la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications dans le dessein de mettre rapidement et sans danger fin à l'incident ou à la menace en question.

Article 14. Consultations et amendements

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes pourra demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commenceront les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties n'en soient convenues autrement. Ces consultations pourront être effectuées par des discussions ou par correspondance.

3. Toute modification du présent Accord convenu entre les Parties contractantes entrera en vigueur à la date à laquelle celles-ci se seront mutuellement informées par écrit de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

4. Toute modification de l'annexe au présent Accord devra être convenue par écrit entre les autorités aéronautiques et prendra effet à une date qui sera déterminée par celles-ci.

Article 15. Règlement des différends

1. En cas de différend entre elles concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le résoudre par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend pourra, sur la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont un sera désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième convenu entre les deux arbitres ainsi désignés, à condition que ce tiers arbitre ne soit ressortissant d'aucune des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes devra désigner son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une d'elles d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le tiers arbitre sera choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours. Si l'une

1. Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 704, p. 219.

2. Ibid., vol. 860, p. 105.

3. Ibid., vol. 974, p. 177.

ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son propre arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra, sur la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou des arbitres selon le cas.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise dans les conditions prévues au paragraphe 2 du présent article.

Article 16. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes pourra à n'importe quel moment notifier par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cessera de prendre effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'un commun accord entre les Parties contractantes, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tous amendements qui y seraient apportés seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Applicabilité des accords internationaux

1. Les dispositions de la Convention sont à appliquer au présent Accord.
2. Si un accord multilatéral concernant tous points couverts par le présent Accord et acceptés par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions applicables dudit Accord remplaceront celles correspondantes du présent Accord.

Article 19. Champ d'application

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne sera applicable qu'au territoire du Royaume en Europe.

Article 20. Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à compter du trentième jour suivant la date de sa signature et entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit de l'accomplissement des formalités requises par la Constitution de leur pays.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Sana'a le 1er février 1994 en langues arabe et anglaise, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence, la version anglaise prévaudra.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :
Le Ministre des affaires étrangères,
P. H. KOOIJMANS

Pour le Gouvernement de la République du Yémen :
Le Président de l'Autorité de l'aviation civile et de la météorologie,
MOHSIN MOHAMED AL-YOUSEFI

ANNEXE

A. Conditions d'exploitation

1. L'entreprise désignée par la République du Yémen a le droit d'assurer des services aériens sur les routes ci-après :

Points au Yémen - Points intermédiaires - Amsterdam - Points au-delà et vice versa

2) L'entreprise désignée par le Royaume des Pays-Bas a le droit d'assurer des services aériens sur les routes ci-après :

Points au Royaume des Pays-Bas - Points intermédiaires - Sana'a - Points au-delà et vice versa

B. Notes

1) Chacune des entreprises désignées pourra, à sa discrétion, omettre lors de tous ses vols ou n'importe lequel d'entre eux, la totalité ou l'un quelconque des points intermédiaires ou au-delà sur les routes indiquées.

2) Tous les points intermédiaires ou au-delà pourront être desservis par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sans exercer des droits de cinquième liberté entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante. Ces droits de cinquième liberté pourront toutefois être exercés par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes avec l'accord préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.