

No. 40178

**Netherlands
and
Syrian Arab Republic**

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Syrian Arab Republic
for scheduled air services (with annex). Damascus, 13 October 2001**

Entry into force: 1 September 2002 by notification, in accordance with article 25

Authentic text: English

Registration with the Secretariat of the United Nations: Netherlands, 3 May 2004

**Pays-Bas
et
République arabe syrienne**

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République arabe syrienne relatif aux
services aériens réguliers (avec annexe). Damas, 13 octobre 2001**

Entrée en vigueur : 1er septembre 2002 par notification, conformément à l'article 25

Texte authentique : anglais

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Pays-Bas, 3 mai 2004

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND
THE SYRIAN ARAB REPUBLIC FOR SCHEDULED AIR SERVICES

Preamble

The Kingdom of the Netherlands and the Syrian Arab Republic, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to replace their Agreement of February 13, 1950, for the purpose of improving the established Air services;

Have agreed as follows:

CHAPTER I. INTRODUCTION

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement:

a) the term "Aeronautical authorities" means: for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport, Public Works and Water Management; for the Syrian Arab Republic: the Minister of Transport or the Directorate General of Civil Aviation; or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

b) the terms "Agreed service" and "Specified route" mean: International air service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

c) the term "Agreement" means: this Agreement, its Annex(es) drawn up in application thereof and any amendments thereto;

d) the terms "Air service", "International air service", and "Stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

e) the term "Change of aircraft" means: the operation of one of the Agreed services by a Designated airline in such a way that one or more sectors of the Specified route are flown by different aircraft;

f) the term "Computer Reservation System (CRS)" means: a computerized system (1) containing information about airline schedules, fares and related services and (2) through which reservations can be made and/or transportation documents can be issued;

g) the term "the Convention" means: the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted un-

der 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;

h) the term “Designated airline” means: an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement (Designation and Authorization);

i) the term “Stores” means: articles, of a readily consumable nature, for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;

j) the term “Price” means: any amount charged or to be charged by the airline, 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 Price; and

(ii) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by the airline;

k) “Territory” in relation to either Contracting Party shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the Contracting Party;

l) “User charge” means: a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

CHAPTER II. OBJECTIVES

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of scheduled international 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, separately or in combination.

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.

3. Any intermediate points and/or points beyond may be served by the Designated airline of one Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights between those points and the Territory of the other Contracting Party. Such fifth freedom traffic rights may, however, be exercised by the Designated airline of one Contracting Party after having obtained prior approval of the Aeronautical authorities 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 as many airlines as they wish 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, with minimum procedural delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations, unless it is not satisfied that:

(i) substantial ownership and effective control of the Designated airline(s) of the Netherlands are vested in the hands of the Governments of the States, members to the European Union and/or their nationals, and provided the Designated airline(s) of the Netherlands is/are licensed under and in accordance with the laws applicable in the Kingdom of the Netherlands; and

that substantial ownership and effective control of the Designated airline(s) of the Syrian Arab Republic are vested in the Government designating the airline(s), nationals of Syrian Arab Republic, or both; and provided that:

(ii) the airline holds a current Air Operator's Certificate issued by the Aeronautical authorities of the other Contracting Party;

(iii) the Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 16 (Safety) and Article 17 (Aviation Security);

(iv) the Designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications.

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.

Article 4. Revocation and Suspension of Authorization

1. Either Contracting Party may withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations of an airline designated by the other Contracting Party where:

a) it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the Designated airline(s) of the Netherlands are not vested in the hands of the Governments of the States, members to the European Union nor their nationals, and in case the Designated airline(s) of the Netherlands is/are not licensed under and in accordance with the laws applicable in the Kingdom of the Netherlands; and

it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the Designated airline(s) of the Syrian Arab Republic are not vested in the Government designating the airline(s), nationals of Syrian Arab Republic, or both;

b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 14 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement; or

c) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 16 (Safety);

d) such airline fails to qualify before the Aeronautical authorities of the Contracting Party, assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International air services by these authorities in conformity with the Convention;

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

2. Unless immediate action is essential to prevent further non compliance with paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with 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.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 17 (Aviation Security).

CHAPTER III. COMMERCIAL PROVISIONS

Article 5. Prices

1. Each Contracting Party shall allow Prices for air transportation to be established by each Designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory Prices or practices;
- b) protection of consumers from Prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
- c) protection of airlines from Prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification to its Aeronautical authorities of Prices to be charged to or from its Territory by airlines of the other Contracting Party. Notification of those Prices shall be given within seven (7) calendar days.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Price charged or proposed to be charged by (a) an airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (b) an airline of one Contracting Party for international air transportation between the Territory of the other Contracting Party and any other country.

If either Contracting Party believes that any such Price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolu-

tion of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a Price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the Price shall go into effect or continue to be in effect.

Article 6. Commercial Activities

1. The airline(s) of each Contracting Party shall be allowed:
 - a) to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or airwaybill, both its own tickets and/or airwaybills of any other carrier) 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 its discretion, through its agents in the sale of air transportation and ancillary or supplemental services;
 - c) to sell such transportation and ancillary or supplemental services and any person shall be free to purchase such transportation or services in any currency.
2. The airline(s) of each 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 and ancillary or supplemental services.
3. These staff requirements may, at the option of the 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, authorized to perform such services in the Territory of that Contracting Party.
4. Each Designated airline shall have the right to perform its own groundhandling in the Territory of the other Contracting Party ("selfhandling"), or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude selfhandling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if selfhandling were possible.
5. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.
6. In operating or holding out the Air services on the Specified routes, any Designated airline of one Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked-space, code-sharing and leasing arrangements, with any other airline including an airline of a third country, provided (a) that the operating carrier in such arrangements holds the appropriate operating authorization and (b) that tickets make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

The code-sharing services of the marketing carrier will not be counted as a frequency.

7. Notwithstanding any other provision of this Agreement, Designated airlines and indirect providers of transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for passengers, cargo and mail to or from any points in the Territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo and mail in bond under applicable laws and regulations.

Such passengers, cargo and mail, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Designated airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation.

Such intermodal services may be offered at a single, through Price for the air and surface transportation combined, provided that passengers and shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

8. On the routes to and from their respective countries the operations by the airlines concerned shall be with aircraft which conform to the standards specified in Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1988) and that the difference between the sum of the certified noise levels and the sum of the Chapter 3 limit values is more than 5 EPN dB.

Article 7. Change of Aircraft

1. On any segment or segments of the Specified routes, a Designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change at any point on the Specified route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

2. For the purpose of Change of aircraft operations, a Designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with (an) other airline(s).

3. A Designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of aircraft operations.

Article 8. Fair Competition

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the Designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting 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 Designated airline of the other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's Designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 9. Computer Reservation System

1. The Contracting Parties agree that:

A) the interest of consumers of air transport products shall be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;

B) a Designated airline of a Contracting Party and the airline's agents shall have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRS in the Territory of the other Contracting Party;

C) in this respect the CRS Code of Conduct adopted by the European Union shall prevail in the Territory of the Kingdom of the Netherlands, whereas in the Territory of the Syrian Arab Republic the ICAO CRS Code of Conduct shall be applicable.

2. Each Contracting Party guarantees to the other Contracting Party free and unimpaird access in its Territory to the CRS's chosen as its primary system by the Designated airline of either Contracting Party.

Neither Contracting Party shall, in its Territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the Designated airline(s) of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own Designated airline(s), with respect to:

A) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules; and

B) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

CHAPTER IV. FINANCIAL PROVISIONS

Article 10. Customs Duties and Charges and other similar Duties

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 on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall, on the basis of reciprocity, 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 a 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 that 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 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 Contracting 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.

4. Baggage and cargo in transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where a / the Designated airline(s) of one Contracting Party has / have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article.

Article 11. User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably appointed among categories of users. In any event, any such users charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 12. Double Taxation

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by moveable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business, a cooperative marketing arrangement or an international operating agency.

5. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion on income and on capital envisages procedures different from those referred to in paragraph 1-4 of this Article, the provisions of that agreement shall be applicable.

Article 13. Transfer of Funds

1. The airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to transfer, taking into account the laws and regulations of either Contracting Party, 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 airline(s) of each Contracting Party shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into any currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

3. The airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to effect the actual transfer on receipt of approval.

CHAPTER V. REGULATORY PROVISIONS

Article 14. Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entrance into 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 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.

4. 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; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

5. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

Article 15. Recognition of Certificates and Licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered in reciprocity, by one Contracting Party and still valid, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed services on the route schedule, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued, or rendered in reciprocity, are equal to or higher than the minimum requirements which are, or may be in the future, 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 licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 16. Safety

I. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement (Revocation and Suspension of Authorization).

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (in this Article called ramp inspections), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections give rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or license in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and to draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airline's operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Each Contracting Party shall provide or ensure the provision of communicative, aviation and meteorological facilities and any other services necessary for the safe operations of the Agreed services by the Designated airlines of either Contracting Party.

Article 17. Aviation Security

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

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 in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

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 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, 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, its passengers and crew, 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.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an airlines or airlines of that other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of these fifteen (15) days.

CHAPTER VI. PROCEDURAL PROVISIONS

Article 18. Timetable

Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for flights or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of Article 8 (Fair Competition).

If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on Designated airlines of the other Contracting Party.

Article 19. Consultation and Modification

1. In a spirit of close cooperation the Aeronautical authorities of the Contracting Parties may 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 from 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, through an exchange of diplomatic notes, of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 above 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 20. Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation by 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 (60) 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 (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the ICAO 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.

4. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the failing Con-

tracting Party as referred to in paragraph 3 of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

CHAPTER VII. LEGAL PROVISIONS

Article 21. Duration and Termination

1. This Agreement is concluded for an unlimited period of time.
2. 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.
3. 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 of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 22. Registration with ICAO

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 23. Applicability of Multilateral Agreements and Conventions

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement
2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.
3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for the Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to this Agreement.

Article 24. Applicability of the Agreement

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

Article 25. Entry into Force

This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date 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.

Upon entry into force, this Agreement shall replace the Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Syrian Arab Republic relating to civil air services between their respective territories, done at Damascus, 13 February 1950.

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

DONE at Damascus on 13 October 2001, corresponding to 26 Rajab 1422, in two original copies, in the English language, each version being equally authentic.

For the Kingdom of the Netherlands:

MRS. J. M. DE VRIES

State Secretary of Transport, Public Works and Water Management

For the Syrian Arab Republic:

ENG. MAKRAM OBEID

Minister of Transport

ANNEX

Route Schedule to the Air services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Syrian Arab Republic.

1. The Designated airline(s) of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate Air services on the route specified hereunder:

points in the Netherlands -- intermediate points -- points in Syria -- points beyond and vice versa.

2. The Designated airline(s) of the Syrian Arab Republic shall be entitled to operate Air services on the routes specified hereunder:

points in Syria -- intermediate points -- points in the Netherlands -- points beyond and vice versa.

3. Any or all of the intermediate points and/or points beyond on the Specified routes may, at the discretion of each Designated airline, be omitted on any or all of the flights, provided that those flights originate, respectively terminate in the Territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The Designated airlines shall have the right to exercise own stopover rights at all intermediate and all beyond points.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

Préambule

Le Royaume des Pays-Bas et la République arabe syrienne, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de contribuer au développement de l'aviation civile internationale;

Désireux de remplacer l'Accord du 13 février 1950 aux fins d'améliorer les services aériens établis;

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER. INTRODUCTION

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord :

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne : pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux; pour la République arabe syrienne : le Ministre des transports ou la Direction générale de l'aviation civile; ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités;

b) Les expressions "service convenu" et "route indiquée" s'entendent respectivement d'un service aérien international visé au présent Accord et de la route indiquée à l'annexe au présent Accord respectivement;

c) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son annexe établie aux fins de son application et de tout amendement qui leur serait apporté;

d) Les expressions "service aérien", "service aérien international" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne respectivement l'article 96 de la Convention;

e) L'expression "changement d'aéronef" s'entend de l'exploitation d'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de façon telle qu'un ou plusieurs secteurs de la route indiquée sont desservis par un aéronef différent;

f) L'expression "système informatisé de réservation (SIR)" s'entend d'un système informatisé 1) contenant des informations sur les horaires des entreprises de transport aérien, les tarifs et les services connexes et 2) au moyen duquel des réservations peuvent être faites et/ou des documents de transport peuvent être établis;

g) Le terme "la 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, dans la mesure où ces annexes et amendements sont applicables dans le cas des deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par lesdites Parties;

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

i) Le terme "provisions" s'entend des articles prêts à la consommation, destinés à l'usage ou à la vente à bord de l'aéronef en cours de vol, y compris les provisions de commissariat;

j) 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 physique ou morale pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) et de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris :

i) Les conditions régissant l'établissement et l'application d'un tarif; et

ii) Le coût des services auxiliaires offerts au cours du transport par les entreprises de transport aérien et des conditions de leur prestation;

k) Le terme "territoire", s'agissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes, s'entend des régions terrestres et des eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat de la Partie contractante;

l) L'expression "redevance d'usage" désigne les paiements demandés aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport et de navigation aérienne ou pour la sûreté de l'aviation civile, y compris les services et les installations qui y sont associés.

CHAPITRE II. OBJECTIFS

Article 2. Octroi des droits

1. Sauf disposition contraire précisée dans l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après aux fins de l'exploitation de transports aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de ladite autre Partie contractante :

a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir;

b) Le droit d'y faire des escales non commerciales;

c) Le droit d'y faire escale au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée pour y embarquer ou débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou simultanément.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes le droit d'effectuer des transports aériens d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie contractante.

3. Des points intermédiaires et/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.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante peut désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante autant d'entreprises de transport aérien qu'elle désire en vue de l'exploitation de services convenus sur les routes indiquées en annexe et de remplacer une entreprise de transport aérien par une entreprise désignée précédemment.

2. Dès réception d'une telle désignation, chaque Partie contractante accorde sans délai les autorisations d'exploitation nécessaires à l'entreprise ainsi désignée par l'autre Partie contractante, à condition :

- i) Qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées des Pays-Bas soient détenus par les gouvernements des États, des membres de l'Union européenne et/ou leurs ressortissants, et sous réserve que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées des Pays-Bas détiennent les permis d'exploitation aérienne, conformément aux lois applicables au Royaume des Pays-Bas; et qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de la République arabe syrienne soient détenus par le gouvernement qui désigne l'entreprise ou les entreprises de transport aérien, des ressortissants de la République arabe syrienne ou les deux; et sous réserve que :
- ii) L'entreprise de transport aérien détienne un permis d'exploitation aérienne en vigueur délivré par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante;
- iii) Le gouvernement qui désigne l'entreprise maintienne et applique les normes énoncées à l'article 16 (Sûreté) et à l'article 17 (Sécurité aérienne);
- iv) L'entreprise de transport aérien désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante à laquelle sont soumises les demandes.

3. Au reçu de l'autorisation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut, à tout moment, entreprendre l'exploitation totale ou partielle des services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord.

Article 4. Annulation ou suspension de l'autorisation

1. Chaque Partie contractante peut refuser, annuler, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation accordées à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante :

a) Si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées des Pays-Bas ne sont pas détenus par les gouvernements des États, des membres de l'Union européenne ou de

leurs ressortissants, et que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées des Pays-Bas ne détiennent pas les permis d'exploitation aérienne délivrés conformément aux lois applicables au Royaume des Pays-Bas; et si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de la République arabe syrienne ne sont pas détenus par le gouvernement qui désigne l'entreprise ou les entreprises, des ressortissants de la République arabe syrienne ou les deux;

b) Si ladite entreprise de transport aérien ne s'est pas conformée aux lois et règlements visés à l'article 14 (Application des lois, règlements et procédures) du présent Accord; ou

c) Si l'autre Partie contractante ne maintient pas et n'applique pas les normes énoncées à l'article 16 (Sûreté);

d) Si l'entreprise en question ne remplit pas, de l'avis des autorités aéronautiques de la Partie contractante qui examine la demande d'autorisation, les conditions voulues par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par lesdites autorités, conformément à la Convention;

e) Si l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites en vertu du présent Accord.

2. À moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'infractions aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, les droits énoncés au présent article ne seront exercés qu'après consultation avec l'autre Partie contractante. Ces consultations débiteront dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

3. Le présent article ne limite pas le droit de l'une ou l'autre Partie contractante, conformément aux dispositions de l'article 17 (Sécurité aérienne), de refuser, d'annuler ou de limiter l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante ou de les subordonner à certaines conditions.

CHAPITRE III. DISPOSITIONS COMMERCIALES

Article 5. Tarifs

1. Chaque Partie contractante permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de fixer les tarifs, compte tenu des conditions commerciales du marché. L'intervention des Parties contractantes se limite à :

a) Prévenir les tarifs et les pratiques déraisonnablement discriminatoires;

b) Protéger les usagers de tarifs indûment élevés ou restrictifs tenant à l'abus d'une position dominante;

c) Protéger les entreprises de tarifs artificiellement avantageux découlant de subventions ou de mesures directes ou indirectes d'aide gouvernementale.

2. Chaque Partie contractante peut exiger que les entreprises de l'autre Partie contractante notifient ou enregistrent auprès de ses autorités aéronautiques les tarifs qu'elles se

proposent de pratiquer pour les vols en provenance ou à destination de son territoire. La notification des tarifs est fournie dans un délai de sept (7) jours civils.

3. Aucune des deux Parties contractantes ne prend de mesures unilatérales pour prévenir l'adoption ou le maintien d'un tarif pratiqué ou proposé a) par une entreprise de l'une ou l'autre Partie contractante pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes, ou b) par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un pays tiers.

Si l'une ou l'autre Partie contractante estime que ce tarif ne tient pas compte des considérations exposées au paragraphe 1 du présent article, elle peut demander la tenue de consultations et informer l'autre Partie contractante des raisons de son désaccord le plus rapidement possible. Ces consultations doivent se tenir trente (30) jours au plus tard après réception de la demande et les Parties contractantes doivent coopérer à la fourniture de renseignements nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un accord sur un tarif ayant fait l'objet d'une notification de désaccord, chacune d'elles fera tout son possible pour assurer l'application de cet accord. Sans accord mutuel, ledit tarif entre en vigueur ou est maintenu.

Article 6. Exploitation commerciale

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées :

a) À établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux en vue d'y promouvoir le transport aérien, d'y vendre des services de transport aérien et tous autres services auxiliaires ou supplémentaires (y compris le droit de vendre et d'émettre ses propres billets et/ou titres de transport aérien et ceux d'autres transporteurs), ainsi que d'autres facilités nécessaires pour la prestation de services de transport aérien;

b) À vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement et, à sa discrétion, par l'entremise de ses agents, des services de transport aérien, ainsi que des services auxiliaires ou supplémentaires;

c) À vendre lesdits services de transport et services auxiliaires ou supplémentaires et dont toute personne a la latitude d'acheter dans toute monnaie librement convertible.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante sont autorisées à faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante le personnel administratif, commercial, opérationnel et technique nécessaire pour assurer la prestation de transport aérien ainsi que les services auxiliaires ou supplémentaires.

3. Ces besoins en personnel peuvent être satisfaits en faisant appel, au gré de l'entreprise, soit à ses propres effectifs, soit aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exploitant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à y déployer lesdits services sur le territoire de cette dernière.

4. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante ("services au sol") ou, à son gré, choisir de les confier en tout ou en partie à l'une des agences concurrentes en la matière. Ces droits

ne sont limités que par les contraintes matérielles liées à la sûreté de l'aéroport. Lorsque de telles contraintes interdisent à l'entreprise d'assurer elle-même ses services au sol, lesdits services lui sont fournis aux mêmes conditions qu'à toute autre entreprise et sont facturés selon leur coût; par leur nature et leur qualité, ils sont comparables à ceux que l'entreprise aurait assurés elle-même si elle avait pu le faire.

5. Les activités décrites ci-dessus sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

6. Une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes peut, dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services de transport aérien sur les routes indiquées, conclure des accords commerciaux et/ou de coopération y compris, mais non exclusivement, des accords de réservation de capacité, de partage de codes et des arrangements de location avec toute autre entreprise de transport aérien, y compris une entreprise d'un pays tiers, sous réserve a) que le transporteur exploitant dans le cadre de tels accords détienne les autorisations d'exploitation appropriées et b) que les billets vendus au point de vente indiquent clairement à l'acheteur l'entreprise de transport aérien qui exploitera effectivement chaque segment du service et l'entreprise ou les entreprises de transport aérien avec lesquelles l'acheteur conclut un accord contractuel. Les services de partage de codes du transporteur commercial ne sont pas considérés comme une fréquence.

7. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées et les fournisseurs indirects de services de transport des deux Parties contractantes sont autorisés à utiliser, sans restriction, dans le cadre d'un transport aérien international, tout mode de transport de surface pour les passagers, les marchandises et le courrier à destination ou en provenance de tous points situés sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tout aéroport possédant des installations douanières, y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises et du courrier en expédition en douane conformément aux lois et règlements applicables.

Lesdits passagers, marchandises et courrier, qu'ils soient transportés par voie terrestre ou aérienne, ont accès aux formalités et facilités douanières aéroportuaires. Les entreprises de transport aérien désignées peuvent choisir d'assurer leur propre transport de surface ou d'assurer celui-ci par le biais d'accords conclus avec d'autres transporteurs de surface, y compris les services de transport de surface assurés par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de transport aérien de marchandises. Ces services de transport intermodal peuvent être offerts à un tarif unique comprenant le transport combiné aérien et de surface, à condition que les passagers et les expéditeurs soient clairement informés des conditions de ce mode de transport.

8. Les aéronefs des entreprises de transport aérien concernées qui exploitent les routes à destination et en provenance de leurs pays respectifs doivent être conformes aux normes énoncées à la Partie II, chapitre 3, volume 1 de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, deuxième édition (1988) et la différence entre la somme totale des niveaux de bruit certifiés et celle des valeurs limites énoncées au chapitre 3 doit être supérieure à 5 EPN dB.

Article 7. Changement d'aéronef

1. Une entreprise de transport aérien désignée peut exploiter, sur un segment ou sur plusieurs segments des routes indiquées, un transport aérien international sans limite quant au changement en tout point sur la route indiquée du type ou du nombre d'aéronefs, à condition que la direction au départ du transport au-delà de ce point soit la continuation du transport en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et, qu'à l'arrivée, le transport en direction du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise soit la continuation du transport au-delà de ce point.

2. Pour procéder au changement d'aéronef, une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser son propre équipement, et sous réserve de la réglementation nationale, d'équipement en location, et peut faire équipe dans le cadre d'accords commerciaux et/ou de coopération avec une autre ou plusieurs autres entreprises de transport aérien.

3. Une entreprise de transport aérien peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les secteurs correspondant à son changement d'aéronef.

Article 8. Concurrence loyale

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions justes et équitables les services de transport aérien international visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toutes formes de discrimination ou pratiques concurrentielles déloyales susceptibles de nuire à la compétitivité des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

3. Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de condition de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols, qui iraient à l'encontre des objectifs du présent Accord.

Article 9. Système informatisé de réservation

1. Les Parties contractantes conviennent que :

A) L'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien est protégé contre toute utilisation abusive de renseignements, y compris contre toute représentation fallacieuse;

B) L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et ses agents ont un accès illimité et non discriminatoire au système SIR et à son utilisation sur le territoire de l'autre Partie contractante;

C) À cet égard, le Code de conduite SIR adopté par l'Union européenne prévaut sur le territoire du Royaume des Pays-Bas, et le Code de conduite SIR de l'OACI est applicable sur le territoire de la République arabe syrienne.

2. Chaque Partie contractante garantit un accès libre et illimité sur son territoire au SIR choisi comme système principal par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre

Partie contractante. Aucune des deux Parties contractantes n'impose ou ne permet que soient imposées au SIR de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante des obligations plus rigoureuses que celles imposées au SIR de ses propres entreprises de transport aérien désignées, s'agissant par exemple :

A) De l'exploitation et de la vente des services de SIR, y compris les règles en matière d'affichage et de mise en forme du SIR; et

B) De l'accès aux moyens de communication et de leur utilisation, du choix et de l'utilisation du matériel et des logiciels techniques, ou de l'installation du matériel.

CHAPITRE IV. DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Article 10. Droits de douane, taxes et autres droits analogues

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, les provisions de bord et tout le matériel publicitaire se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exonérés, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes analogues, locaux ou nationaux, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. En ce qui concerne l'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants et les provisions de bord introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pris à bord d'un aéronef exploité par cette entreprise désignée et destinés à être utilisés uniquement à bord dudit aéronef pour l'exploitation des services aériens internationaux, sont exonérés de taxes et de redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection appliqués sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être utilisés au cours du survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il peut être exigé que les articles mentionnés ci-dessus soient gardés sous la surveillance et le contrôle de la douane. Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser les 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 de l'aéronef de l'une ou l'autre Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ladite Partie contractante, qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur cession, conformément aux règlements douaniers.

4. Les bagages et les marchandises en transit sont exonérés de droits de douane et autres droits analogues.

5. Les exonérations visées au présent article s'appliquent également lorsque l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont

passé avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exonérations de l'autre Partie contractante, un contrat de prêt ou de transfert pour les articles visés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 11. Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage imposées par les autorités ou les organismes compétents d'une Partie contractante aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante sont justes, raisonnables, non discriminatoires et équitables à l'égard de toutes les catégories d'usagers. Quoi qu'il en soit, lesdites redevances d'usage sont imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions tout aussi favorables que celles accordées à toute autre entreprise de transport aérien au moment de l'imposition.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante peuvent égaler, mais non pas dépasser, le total des coûts financiers pris en charge par les autorités ou les organismes compétents pour fournir des services et des installations appropriés d'aéroport, d'environnement aéroportuaire, de navigation et de sécurité aériennes à l'aéroport ou dans le système aéroportuaire. Ces coûts intégraux peuvent comprendre un rendement raisonnable après dépréciation. Les installations et services considérés doivent être efficaces et économiques.

3. Chaque Partie contractante préconise la tenue de consultations entre les autorités et les organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les entreprises qui utilisent les services et installations, et encourage les autorités et organismes compétents en matière de redevances et les entreprises de transport aérien à échanger tout renseignement utile, selon que de besoin, pour permettre un examen rigoureux du caractère raisonnable des redevances, conformément aux principes des paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes en matière de redevances à communiquer aux usagers, dans un délai raisonnable, toute proposition de modification, de façon à leur permettre d'exprimer leurs opinions avant que les changements ne soient appliqués.

4. Une Partie contractante n'est réputée contrevenir aux dispositions du présent article, à moins i) qu'elle omette d'entreprendre l'examen des charges et des pratiques qui font l'objet de la plainte formulée par l'autre Partie contractante dans un délai raisonnable; ou ii) qu'à la suite dudit examen, elle ne prenne pas toutes les mesures nécessaires pour corriger toute charge ou pratique qui serait incompatible avec le présent article.

Article 12. Double imposition

1. Les redevances et les bénéfices tirés de l'exploitation d'un aéronef en trafic international ne sont imposables que dans l'État dans lequel est situé le siège effectif de l'entreprise.

2. Les bénéfices résultant de l'aliénation d'un aéronef exploité en trafic international ne sont imposables que dans l'État où l'entreprise a son siège effectif.

3. Le capital que représentent les aéronefs exploités en trafic international ainsi que les effets mobiliers se rapportant à l'exploitation desdits aéronefs ne sont imposables que dans l'État où l'entreprise a son siège effectif.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux recettes et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, à une coentreprise, à un arrangement commercial de coopération ou à un organisme international d'exploitation.

5. Si un accord conclu entre les Parties contractantes relatif à la suppression de la double imposition et à la prévention de l'évasion fiscale en matière de revenus et de capitaux prévoit des procédures différentes de celles visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions dudit accord sont applicables.

Article 13. Transfert de fonds

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante sont libres de transférer, conformément aux lois et règlements de chaque Partie contractante, du territoire où la vente a eu lieu vers leur territoire national, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées sur ledit territoire. Ces transferts nets comprennent le produit des ventes de services de transport aérien et de services accessoires ou supplémentaires effectués directement ou par l'entremise d'agents, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque dans l'attente du transfert.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante reçoivent dans un délai maximum de trente (30) jours à compter de la demande, l'approbation relative à ces transferts, qui sont effectués en monnaie librement convertible au taux de change du marché en vigueur à la date de la vente.

3. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante sont libres d'effectuer les transferts demandés dès réception de leur approbation.

CHAPITRE V. DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Article 14. Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante, régissant sur son territoire l'entrée et la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs, s'appliquent également aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à leur départ.

2. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou autres documents de voyage agréés, d'entrée, de dédouanement, de douane et de quarantaine sont applicables aux équipages, aux passagers, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante à leur entrée sur le territoire de la première Partie contractante et jusqu'à leur départ.

3. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sécurité contre des actes de violence ou la piraterie aérienne.

4. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien 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 en ce qui concerne l'utilisation des aéroports, des couloirs aériens, des services du trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

5. Chaque Partie contractante transmet, sur demande, à l'autre Partie contractante, des copies des lois, règlements et formalités pertinentes visés au présent Accord.

Article 15. Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou fournis selon le principe de réciprocité par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services aériens convenus sur les routes indiquées, à condition que les exigences en vertu desquelles lesdits certificats et permis sont délivrés ou fournis selon le principe de réciprocité soient égales ou plus élevées que les exigences minimales requises qui sont, ou pourraient être ultérieurement établies conformément à la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables les brevets d'aptitude et permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante pour le survol de son territoire.

Article 16. Sûreté

1. Chaque Partie contractante peut demander la tenue de consultations à tout moment au sujet des normes de sûreté adoptées par l'autre Partie contractante dans n'importe quel domaine concernant les équipages, les aéronefs ou leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours qui suivent la demande.

2. Si, à la suite de telles consultations, l'une des Parties contractantes considère que l'autre Partie contractante n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans un quelconque domaine, des normes de sûreté au moins égales aux normes minimales définies à cette date en application de la Convention, la première Partie contractante notifie à cette autre Partie contractante son opinion et les mesures qu'elle juge nécessaires pour respecter ces normes et ladite autre Partie contractante prend les mesures correspondantes appropriées. Le manquement de l'autre Partie contractante à son obligation de prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long dont il serait convenu constitue un motif justifiant l'application des dispositions de l'article 4 du présent Accord (Annulation ou suspension de l'autorisation).

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, il est entendu que tout aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de l'une des Parties contractantes pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur ce territoire, faire l'objet d'une inspection par des représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord et à proximité de l'aéronef afin de vérifier la validité de ses documents et de ceux de son équipage, ainsi que son état apparent et celui

de son appareillage, dénommée dans le présent article “contrôle inopiné d'escale”, à condition de ne pas provoquer de retards excessifs.

4. Si ce contrôle ou une série de contrôles de cette nature donne des raisons sérieuses de penser que :

a) L'aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales définies à cette date, conformément à la Convention; ou

b) Les normes de sûreté définies à cette date, conformément à la Convention, ne sont pas appliquées ou respectées effectivement, la Partie contractante qui procède au contrôle, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 de la Convention, est libre de conclure que les conditions dans lesquelles les certificats ou licences concernant cet aéronef ou son équipage ont été délivrés ou validés ou bien les conditions dans lesquelles cet aéronef est exploité ne sont pas d'un niveau égal ou supérieur aux normes minimales définies en application de la Convention.

5. Si le représentant de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef de cette entreprise ou de ces entreprises aux fins de contrôle, conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante peut présumer l'existence de graves problèmes, du type mentionné au paragraphe 4 ci-dessus et en tirer les conclusions mentionnées audit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement les autorisations d'exploitation délivrées à l'entreprise ou aux entreprises de l'autre Partie contractante si elle conclut, à la suite d'un contrôle inopiné d'escale ou d'une série de contrôles, d'un refus d'accès aux fins d'un tel contrôle, de consultations ou d'autres éléments, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sûreté de l'exploitation aérienne.

7. Les mesures prises par l'une des Parties contractantes, conformément aux dispositions énoncées aux paragraphes 2 ou 6 du présent article, sont levées dès que les motifs pour lesquels elles ont été prises ont disparu.

8. Chaque Partie contractante fournit ou garantit la fourniture d'installations de communication, aéronautiques et météorologiques et tous autres services nécessaires à l'exploitation en toute sûreté des services convenus par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante.

Article 17. Sécurité aérienne

1. Les Parties contractantes conviennent de se prêter mutuellement l'assistance nécessaire en cas de besoin en vue de prévenir la capture illicite d'aéronefs ou tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chaque Partie contractante accepte de respecter les mesures de sécurité non discriminatoires et généralement admises, prescrites par l'autre Partie contractante à l'entrée sur son territoire, ainsi que de prendre les dispositions appropriées pour le contrôle des passagers et de leurs bagages à main. Par ailleurs, chaque Partie contractante accueille avec

bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante et visant l'application de mesures spéciales de sécurité pour assurer la protection de ses aéronefs et passagers contre une menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions appropriées relatives à la sécurité aérienne prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et des modifications apportées à ladite Convention par le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signée à Montréal le 24 février 1988 ainsi qu'aux dispositions de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991, pour autant que les deux Parties contractantes soient parties auxdites Conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef ou de tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité d'un aéronef, ses passagers et équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications destinées à mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à ladite menace.

6. Si l'une des Parties contractantes a de sérieuses raisons de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sécurité aérienne, les autorités aéronautiques de la première Partie contractante peuvent demander à engager immédiatement des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. En l'absence d'un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de ladite requête, une Partie contractante peut refuser, révoquer, limiter ou imposer des conditions à l'autorisation d'exploitation d'une entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante. En cas d'urgence grave, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration dudit délai de quinze (15) jours.

CHAPITRE VI. DISPOSITIONS PROCÉDURALES

Article 18. Conditions d'exploitation

Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante la communication aux fins d'approbation d'horaires, de programmes de vol ou de plan opérationnel sauf, de manière non discriminatoire, si l'application des conditions uniformes visées au paragraphe 2 de l'article 8 l'exige (Concurrence loyale). Si une Partie contractante exige cette communication aux fins d'information, elle limite au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de communication pour les intermédiaires du transport aérien et pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

Article 19. Consultation et modification

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent régulièrement en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander la tenue de consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Lesdites consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement. Ces consultations peuvent avoir lieu en personne ou par correspondance.

3. Toute modification au présent Accord convenue par les Parties contractantes entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se sont informées par écrit, au moyen d'un échange de notes diplomatiques, de l'achèvement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, toute modification apportée à l'annexe au présent Accord fait l'objet d'une entente écrite entre les autorités aéronautiques et entre en vigueur à une date déterminée par lesdites autorités.

Article 20. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par chacune des Parties contractantes et le troisième faisant l'objet d'une concertation entre les deux arbitres ainsi choisis, à condition que le troisième arbitre en question ne soit pas un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante. Chacune de celles-ci désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre Partie contractante d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le troisième arbitre n'est pas accepté dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être prié par l'une ou l'autre des Parties contractantes de désigner un arbitre ou des arbitres.

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

4. Les dépenses du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont partagées également entre les deux Parties contractantes. Toute dépense encourue par le Président de l'OACI relative à la nomination d'un tiers arbitre et/ou de l'arbitre de la Partie contractante défaillante visée au paragraphe 3 du présent article est considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal arbitral.

CHAPITRE VII. DISPOSITIONS LÉGALES

Article 21. Durée et dénonciation

1. Le présent Accord est conclu pour une période indéfinie.
2. Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante par écrit et par la voie diplomatique sa décision de mettre fin au présent Accord.
3. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord est enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23. Applicabilité des accords multilatéraux

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. En cas d'entrée en vigueur d'un traité multilatéral ou d'une convention reconnus par les deux Parties contractantes, concernant un des points qui font l'objet du présent Accord, les dispositions pertinentes dudit accord ou de ladite convention ont préséance sur les dispositions correspondantes du présent Accord.
3. Les Parties contractantes peuvent se consulter mutuellement afin de mesurer les conséquences pour l'Accord de remplacement tel que visé au paragraphe 2 du présent article et de convenir des modifications nécessaires à apporter au présent Accord.

Article 24. Applicabilité de l'Accord

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'à son territoire européen.

Article 25. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à compter du premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se sont informées par écrit de l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs.

Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplace l'Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République syrienne relatif aux services aériens civils entre leurs territoires respectifs, signé à Damas le 13 février 1950.

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

Fait à Damas le 13 octobre 2001, correspondant au 26 Rajab 1422, en double exemplaire original, en langue anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-bas :

J. M. DE VRIES

Pour le Gouvernement de la République arabe syrienne :

MAKRAM OBEID

ANNEXE

Tableau des routes de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et la République arabe syrienne relatif aux services aériens

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Royaume des Pays-Bas sont autorisées à exploiter des services aériens sur les routes indiquées ci-après :

Points aux Pays-Bas -- Points intermédiaires -- Points en Syrie -- Points au-delà et vice versa.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République arabe syrienne sont autorisées à exploiter des services aériens sur les routes indiquées ci-après:

Points en Syrie -- Points intermédiaires -- Points aux Pays-Bas -- Points au-delà et vice versa.

3. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut à sa discrétion omettre, lors de tous ses vols ou l'un d'entre eux, la totalité ou l'un quelconque des points intermédiaires et/ou points au-delà sur les routes indiquées, à condition que ces vols aient leur point de départ ou d'arrivée sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

4. Les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à exercer leurs propres droits d'escale à tous les points intermédiaires et points au-delà.