

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 2012 Nr. 189

---

---

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staat  
Bahrein inzake diensten tussen en via hun onderscheiden  
grondgebieden;  
(met Bijlage)  
Manama, 11 juli 1990*

B. TEKST

De Engelse tekst van de Overeenkomst, met Bijlage, is geplaatst in *Trb.* 1990, 134.

Voor de Engelse tekst van een wijziging van de Overeenkomst en van de Bijlage zie rubriek J van *Trb.* 1998, 163.

---

Op 5 september 2012 is te Brussel een Protocol tot wijziging van de Overeenkomst, met Bijlage, tot stand gekomen. De Engelse en de Nederlandse tekst<sup>1)</sup> van dit Protocol luiden als volgt:

**Protocol between the Kingdom of the Netherlands and the  
Kingdom of Bahrain to amend the Air Services Agreement  
between the Kingdom of the Netherlands and the State of Bahrain,  
done at Manama on 11 July 1990**

The Kingdom of the Netherlands and the Kingdom of Bahrain, considering that it is desirable to amend the Agreement between the State of Bahrain and the Kingdom of the Netherlands for services between and beyond their respective territories, done at Manama on 11 July 1990, as amended by the Exchange of Notes between the Kingdom of the Netherlands and the State of Bahrain adding to the Aeronautical Agreement

---

<sup>1)</sup> De Arabische tekst is niet opgenomen.

between the aforesaid Contracting Parties concerning services between and beyond their respective territories, done at Manama on 31 May 1998 (hereinafter: “the Agreement”), have agreed as follows:

Article (1)

The typographical error in writing the date of signing the Agreement shall be amended to read 11 July 1990 instead of 22 March 1989.

Article (2)

All references to the “State of Bahrain” in the Agreement shall be amended to read as “Kingdom of Bahrain”.

Article (3)

Article 1 paragraph (b) of the Agreement shall be replaced by the following:

The term “aeronautical authorities” means:

- in the case of The Kingdom of Bahrain Civil Aviation Affairs, and any person or body legally approved to perform any function at present exercised by the above mentioned authority or similar functions; and
- in the case of the Kingdom of the Netherlands the Minister of Infrastructure and Environment or any person or body authorized to perform functions exercised by the said Minister.

In Article 1 paragraph (i) of the Agreement the word “tariff” shall be replaced by the word “price”.

Article (4)

Article 3 of the Agreement relating to designation and authorization shall be replaced by the following:

1. Either Contracting Party shall have the right to designate two airlines to operate International Air Services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline(s) for an airline(s) previously designated. Such designation shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a) in the case of an airline(s) designated by the Netherlands:
  - it is established in the territory of the European part of the Netherlands under the Treaty on the functioning of the European Union and has received a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
  - effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for

issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

- the airline is owned, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; and

b) in the case of an airline(s) designated by the Kingdom of Bahrain:

- it is established in the territory of the Kingdom of Bahrain and is licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Bahrain; and
- the Kingdom of Bahrain has and maintains effective regulatory control of the airline; and
- the airline is owned, and it is effectively controlled by the Kingdom of Bahrain and/or their nationals.

c) the designated airline(s) is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the party considering the application.

Article 4 of the Agreement relating to revocation and suspension of authorization shall be replaced by the following:

1. Each Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline(s) designated by the other Contracting Party where:

a) In the case of an airline(s) designated by the Netherlands:

- I) it is not established in the territory of the European part of the Netherlands under the Treaty establishing the European Union or does not have a valid Operating License in accordance with European Union law; or
- II) effective regulatory control of the designated airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, and the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- III) the airline is not owned, and it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.

b) In the case of an airline designated by the Kingdom of Bahrain:

- I) it is not established in the territory of the Kingdom of Bahrain; or is not licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Bahrain; or
- II) the Kingdom of Bahrain is not maintaining effective control of the airline; or
- III) the airline is not owned, and it is not effectively controlled by the Kingdom of Bahrain and/or their nationals.

c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and

reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation; or

d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present 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 13 (Security)

#### Article (5)

Article 4 (bis) shall be inserted in the Agreement with the following text:

#### *REFERENCES TO NATIONALS OR AIR CARRIERS OF A MEMBER STATE*

References in this Agreement to nationals of the Kingdom of the Netherlands shall be understood as referring to nationals of Member States of the European Union or the European Free Trade Association.

References in this Agreement to carriers/airlines of the Kingdom of the Netherlands shall be understood as referring to carriers/airlines designated by the Kingdom of the Netherlands.

#### Article (6)

Article 5 of the Agreement relating to prices shall be replaced by the following:

#### *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.

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 considers any such price 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 resolution 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 take effect or continue to be in effect.

4. Notwithstanding the provisions of this Article, the prices to be charged by the designated airline of the Kingdom of Bahrain for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

#### Article (7)

#### *Aviation Safety*

Article 13 (bis) shall be inserted in the Agreement with the following text:

1. 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 in any such area 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.

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/from the territory of the State of another Party may while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representative 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 condition of the aircraft and its equipment ( in this Article called ramp inspection) provided this does not lead to unreasonable delay.

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

4.1 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

4.2 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 licenses 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(s) of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airlines 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 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(s) of another Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection (or series of ramp inspections), consultation or otherwise that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action taken 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 prompt their respective designated airlines to obtain the approval of the Civil Aviation Authority of the Contracting Party prior to leasing an aircraft not belonging to the designated airline whether it is registered in the country of the operator or in another

country of the operator or in another country for the purposes of operating services in the country of either Contracting Party on the points specified in this Agreement.

9. In connection with the provisions of Article 83 (bis) of the Convention the responsibilities and duties of operating leased aircraft in respect of aviation safety are vested in the country of the airline leasing and supervising the operations of the aircraft responsibilities of leased aircraft may be transferred totally or in part.

10. Where the Kingdom of the Netherlands has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

#### Article (8)

##### *Commercial Activities*

Article 6 paragraph 1 under (b) of the Agreement relating to commercial activities shall be amended to add the words “or another airline”. Hence the text will read as follows:

“in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline’s discretion, through its agents or another airline in the sale of air transportation.”

An additional paragraph relating to surface transport will be added to Article 6 as paragraph 5 with the following text:

5. Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines and indirect providers of air 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 air cargo 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.

## Article (9)

*Ground handling*

Article 6 (bis) shall be inserted to the Agreement with the following text:

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Netherlands, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (“self-handling”) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

## Article (10)

*Timetable*

Article 8 of the Agreement relating to the timetable shall be replaced by the following:

1. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for flights or operational plans by designated 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 this Article or as may be specifically authorized in the Annex to this Agreement.

2. 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 (11)

*Taxes, Customs and Charges*

To Article 9 of the Agreement relating to taxes, customs and charges, a new paragraph (4) shall be added with the following text:

4. Nothing in this Agreement shall prevent the Kingdom of the Netherlands from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Kingdom of Bahrain that operates between a point in the territory of the Kingdom of the Netherlands and



another point in the territory of the Kingdom of the Netherlands or in the territory of another European Union Member State.

Article (12)

This Protocol shall come into force on the day on which the two 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 Protocol.

DONE in duplicate at Brussels, on this day of September 5, 2012, in the Dutch, Arabic and English languages, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

*For the Kingdom of the Netherlands:*

H. J. J. SCHUWER

*For the Kingdom of Bahrain:*

AHMED MOHAMED ALDOSERI

---

**Annex**

**Route Schedule**

The Annex (Route Schedules) to the Agreement as amended by Exchange of Notes of 31 May 1998, shall be replaced by the texts as set out in route schedules 1 and 2.

*Route Schedule 1*

Routes on which air services may be operated by the designated air-line(s) of the Kingdom of Bahrain:

Bahrain – Any Intermediate Points – Amsterdam – Any Beyond Points – vice versa

*Route Schedule 2*

Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of the Kingdom of the Netherlands:

Amsterdam – Any Intermediate Points – Bahrain – Any Beyond Points – vice versa

---

**Protocol tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Bahrein tot wijziging van de luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staat Bahrein, gedaan te Manama op 11 juli 1990**

Het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Bahrein, overwegende dat het wenselijk is de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staat Bahrein inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, gedaan te Manama op 11 juli 1990, zoals gewijzigd bij de Notawisseling tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staat Bahrein tot aanvulling van de Luchtdienstovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staat Bahrein inzake diensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, gedaan te Manama op 31 mei 1998 (hierna te noemen „de Overeenkomst”) te wijzigen, zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

De typografische fout in het schrijven van de datum van de Overeenkomst zal worden gewijzigd in 11 juli 1990 in plaats van 22 maart 1989.

Artikel 2

Alle verwijzingen in de Overeenkomst naar de „Staat Bahrein” worden gewijzigd in het „Koninkrijk Bahrein”.

Artikel 3

Artikel 1, onderdeel b, van de Overeenkomst wordt vervangen door het volgende:

onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:

– wat het Koninkrijk Bahrein betreft, Civiele Luchtvaartangelegenheden en elke persoon die of elk orgaan dat wettelijk goedgekeurd is voor het verrichten van de taken die thans door voornoemde autoriteit worden verricht of vergelijkbare taken; en

– wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Milieu of elke persoon die of elk orgaan dat bevoegd is tot het verrichten van de taken die thans door voornoemde minister worden verricht.

In artikel 1, onderdeel i, van de Overeenkomst wordt de uitdrukking „tarief” vervangen door de uitdrukking „prijs”.

#### Artikel 4

Artikel 3 van de Overeenkomst betreffende aanwijzing en verlening van vergunningen wordt vervangen door het volgende:

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht twee luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van internationale luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij of eerder aangewezen luchtvaartmaatschappijen te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen. De andere Overeenkomstsluitende Partij wordt langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis gesteld van een dergelijke aanwijzing.

2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de desbetreffende vergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:

a. wat door Nederland aangewezen luchtvaartmaatschappijen betreft:

- de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Europese deel van Nederland gevestigd is overeenkomstig het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en

- de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en

- de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten; en

b. wat door het Koninkrijk Bahrein aangewezen luchtvaartmaatschappijen betreft:

- de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk Bahrein en in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van het Koninkrijk Bahrein een vergunning heeft verkregen; en

- het Koninkrijk Bahrein daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en

- de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van het Koninkrijk Bahrein en/of zijn onderdanen.

- c. de aangewezen luchtvaartmaatschappijen in staat zijn te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de Partij die de aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

Artikel 4 van de Overeenkomst betreffende intrekking en opschorting van vergunningen wordt vervangen door het volgende:

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan de exploitatievergunning of technische vergunningen van door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen intrekken, opschorten of beperken, wanneer:

- a. wat door Nederland aangewezen luchtvaartmaatschappijen betreft:

- I. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van het Europese deel van Nederland overeenkomstig het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of

- II. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of

- III. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks eigendom is van en niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten.

- b. wat door het Koninkrijk Bahrein aangewezen luchtvaartmaatschappijen betreft:

- I. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk Bahrein of geen vergunning heeft verkregen in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van het Koninkrijk Bahrein; of

- II. het Koninkrijk Bahrein niet daadwerkelijk toezicht uitoefent op de luchtvaartmaatschappij; of

- III. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks eigendom is van en niet daadwerkelijk onder toezicht staat van het Koninkrijk Bahrein en/of zijn onderdanen.

- c. de luchtvaartmaatschappij niet kan aantonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden uit hoofde van de gewoonlijk en in redelijkheid toegepaste wet- en regelgeving in overeenstemming met de Overeenkomst inzake de exploitatie van internationale luchtdiensten door de Overeenkomstsluitende Partij die de aanwijzing ontvangt; of

d. de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de wet- en/of regelgeving van de Overeenkomstluitende Partij die deze rechten verleent; of

e. de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat te handelen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst voorgeschreven voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op het eerste lid van dit artikel, worden de in dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstluitende Partij. Tenzij anders overeengekomen door de Overeenkomstluitende Partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de Overeenkomstluitende Partijen de exploitatievergunning van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstluitende Partij in overeenstemming met artikel 13 (Veiligheid) te weigeren, in te trekken, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

#### Artikel 5

Artikel 4 (bis) wordt in de Overeenkomst gevoegd en luidt als volgt:

#### *VERWIJZINGEN NAAR ONDERDANEN OF LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN VAN EEN LIDSTAAT*

Verwijzingen in deze Overeenkomst naar onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden worden uitgelegd als verwijzingen naar onderdanen van de lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie.

Verwijzingen in deze Overeenkomst naar vrachtvervoerders/luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk der Nederlanden worden uitgelegd als verwijzingen naar door het Koninkrijk der Nederlanden aangevoerde vrachtvervoerders/luchtvaartmaatschappijen.

#### Artikel 6

Artikel 5 van de Overeenkomst wordt vervangen door het volgende:

#### *PRIJZEN*

1. Elke Overeenkomstluitende Partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen prijzen voor luchtvervoer vaststelt.

Het ingrijpen door de Overeenkomstluitende Partijen is beperkt tot:

a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire prijzen of praktijken;

- b. bescherming van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog of beperkend zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie;
- c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheids subsidie of -steun.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan verlangen dat haar luchtvaartautoriteiten in kennis worden gesteld van in rekening te brengen prijzen voor vluchten van of naar haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. Geen van de Overeenkomstsluitende Partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een prijs die wordt berekend of voorgesteld door (a) een luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen, of door (b) een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor internationaal luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en een ander land.

Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij van mening is dat een dergelijke prijs onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere Overeenkomstsluitende Partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar afkeuring. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek, en de Overeenkomstsluitende Partijen werken samen om de gegevens te verkrijgen die nodig zijn voor een redelijke oplossing van de zaak. Wanneer de Overeenkomstsluitende Partijen overeenstemming bereiken over een prijs waarover een kennisgeving van afkeuring is gedaan, stelt elke Overeenkomstsluitende Partij al het mogelijke in het werk om deze overeenkomst uit te voeren. Bij gebreke van een dergelijke wederzijdse overeenstemming wordt of blijft de prijs van kracht.

4. Niettegenstaande de bepalingen van dit artikel is op de prijzen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk Bahrein voor vervoer dat geheel binnen de Europese Unie plaatsvindt in rekening dienen te worden gebracht het recht van de Europese Unie van toepassing.

## Artikel 7

### *Veiligheid van de luchtvaart*

Artikel 13 (bis) wordt vervangen door de volgende tekst:

I. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangevaarde veiligheidsnormen op elk terrein met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

2. Indien een Overeenkomstsluitende Partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere Overeenkomstsluitende Partij op een willekeurig gebied geen veiligheidsnormen op doeltreffende wijze handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van dit oordeel en de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere Overeenkomstsluitende Partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen vijftien dagen, of binnen een langere termijn als overeen te komen, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 4 van deze Overeenkomst.

3. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij wordt gebruikt voor diensten naar of vanuit het grondgebied van een andere Partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij, aan boord en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (in dit artikel aangeduid als platforminspectie), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:

4.1 ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de minimumnormen die op dat moment zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag; of

4.2 ernstige bezorgdheid dat de op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag vastgestelde veiligheidsnormen niet doeltreffend genoeg worden gehandhaafd en toegepast, staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag de conclusie te trekken dat de vereisten op grond waarvan het bewijs of de vergunningen ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten op grond waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd niet gelijk zijn aan of zwaarder zijn dan de uit hoofde van het Verdrag vastgestelde minimumnormen.

5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij wordt geweigerd, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige

bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

6. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van een andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of daarvan af te wijken, ingeval de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij concludeert dat, hetzij naar aanleiding van een platforminspectie of reeks platforminspecties, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van een vlucht door de luchtvaartmaatschappij.

7. Een maatregel door een Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt opgeschort, zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

8. Elke Overeenkomstsluitende Partij dringt er bij haar onderscheiden aangewezen luchtvaartmaatschappijen op aan de goedkeuring te verkrijgen van de burgerluchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij alvorens een luchtvaartuig te leasen dat niet toebehoort aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij, ongeacht of het geregistreerd is in het land van de exploitant of in een ander land van de exploitant of in een ander land ten behoeve van de exploitatie van diensten in het land van een van de Overeenkomstsluitende Partijen op de in deze Overeenkomst omschreven punten.

9. Overeenkomstig de bepalingen van artikel 83 (bis) van het Verdrag berusten de verantwoordelijkheden en verplichtingen omtrent de exploitatie van geleaste luchtvaartuigen wat betreft de veiligheid van de luchtvaart in het land van de luchtvaartmaatschappij die de luchtvaartuigen leasht en toeziet op de exploitatie ervan. De verantwoordelijkheden ter zake van geleaste luchtvaartuigen kunnen geheel of gedeeltelijk worden overgedragen.

10. Indien het Koninkrijk der Nederlanden een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en een andere lidstaat van de Europese Unie controleert of deze de regelgeving naleeft, zijn de rechten van de andere Overeenkomstsluitende Partij uit hoofde van dit artikel op dezelfde wijze van toepassing op de aanneming, uitoefening of handhaving van veiligheidsnormen door die andere lidstaat van de Europese Unie en op de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.

## Artikel 8

### *Commerciële activiteiten*

Artikel 6, eerste lid, onderdeel b, van de Overeenkomst betreffende commerciële activiteiten wordt gewijzigd door toevoeging van de woorden „of een andere luchtvaartmaatschappij”. De tekst zal bijgevolg als volgt luiden:



„op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks, of naar eigen goeddunken, via hun agenten of een andere luchtvaartmaatschappij zich met de verkoop van luchtvervoer bezig te houden.”

Aan artikel 6 wordt aanvullend een vijfde lid toegevoegd betreffende vervoer over land en zee dat als volgt luidt:

5. Niettegenstaande andere bepalingen van deze Overeenkomst, is het aangewezen luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvervoer van beide Overeenkomstsluitende Partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationaal luchtvervoer gebruik te maken van vervoer over land en/of zee voor passagiers, vracht en post naar of vanuit punten op de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen of in derde landen, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en waar van toepassing met inbegrip van het recht vracht en post onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wetten en voorschriften te vervoeren. Deze passagiers, vracht en post, ongeacht of deze over land en/of zee of door de lucht wordt vervoerd, worden toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. Aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen zelf hun vervoer over land en/of zee te verrichten of door middel van regelingen met andere vervoerders over land en/of zee, met inbegrip van vervoer over land en/of zee geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer door de lucht. Deze intermodale vervoersdiensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of zee tezamen, mits de passagiers en vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

## Artikel 9

### *Gronddiensten*

Artikel 6 (bis) wordt in de Overeenkomst gevoegd en luidt als volgt:

Met inachtneming van de wet- en regelgeving van elke Overeenkomstsluitende Partij, en, in het geval van Nederland met inbegrip van het recht van de Europese Unie, is elke aangewezen luchtvaartmaatschappij bevoegd op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij haar eigen gronddiensten („self-handling”) te verrichten, of naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel ervan een concurrerende aanbieder te kiezen. Indien self-handling krachtens deze wet- en regelgeving beperkt of belet wordt en indien er geen feitelijke concurrentie is tussen aanbieders van gronddiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op basis van non-discriminatie wat betreft de toegang tot self-handling en het aanbod van gronddiensten van aanbieders.

## Artikel 10

*Dienstregeling*

Artikel 8 van de Overeenkomst betreffende de dienstregeling wordt vervangen door het volgende:

1. Geen van de Overeenkomstsluitende Partijen eist dat tabellen, programma's voor vluchten of exploitatieplannen door aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter goedkeuring worden ingediend, tenzij dit op basis van non-discriminatie kan worden vereist ten behoeve van de tenuitvoerlegging van de uniforme voorwaarden als voorzien in het tweede lid van dit artikel of wanneer dit specifiek wordt toegestaan in de Bijlage bij deze Overeenkomst.

2. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij indiening vereist ten behoeve van informatie, beperkt zij de administratieve belasting ten gevolge van voorschriften en procedures inzake indiening voor tussenpersonen voor luchtvervoer en voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot een minimum.

## Artikel 11

*Belastingen, douanerechten en heffingen*

Aan artikel 9 van de Overeenkomst betreffende belastingen, douanerechten en heffingen wordt een nieuw vierde lid toegevoegd dat als volgt luidt:

4. Niets in deze Overeenkomst belet het Koninkrijk der Nederlanden op basis van non-discriminatie belastingen, rechten, heffingen of accijnzen te leggen op op zijn grondgebied geleverde brandstof voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk Bahrein dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden en een ander punt op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden of op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie.

## Artikel 12

Dit Protocol treedt in werking op de datum waarop beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor grondwettelijk vereiste formaliteiten in hun onderscheiden landen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Brussel, op 5 september 2012, in tweevoud in de Nederlandse, de Arabische en de Engelse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van eventuele verschillen is de Engelse tekst doorslaggevend.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden:*

H. J. J. SCHUWER

*Voor het Koninkrijk Bahrein:*

AHMED MOHAMED ALDOSERI

---

## **Bijlage**

### **Routetabellen**

De Bijlage (Routetabellen) bij de Overeenkomst zoals gewijzigd bij de notawisseling van 31 mei 1998 wordt vervangen door de teksten vervat in routetabel 1 en routetabel 2.

#### *Routetabel 1*

Routes waarop luchtdiensten kunnen worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk Bahrein.

Bahrein – tussengelegen punten – Amsterdam – verder gelegen punten – vice versa

#### *Routetabel 2*

Routes waarop luchtdiensten kunnen worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden.

Amsterdam – tussengelegen punten – Bahrein – verder gelegen punten – vice versa

---

#### C. VERTALING

Zie *Trb.* 1990, 134.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1995, 107 en rubriek J van *Trb.* 1999, 80.

---

Het Protocol van 5 september 2012 behoeft ingevolge artikel 91 van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

F. VOORLOPIGE TOEPASSING

Zie rubriek G van *Trb.* 1990, 134.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1995, 107 en de rubrieken J van *Trb.* 1998, 163 en *Trb.* 1999, 80.

---

De bepalingen van het Protocol van 5 september 2012 zullen ingevolge artikel 12 in werking treden op de datum waarop beide overeenkomstsluitende partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor grondwettelijk vereiste formaliteiten in hun onderscheiden landen is voldaan.

J. VERWIJZINGEN

Zie *Trb.* 1990, 134 en *Trb.* 1998, 163.

Titel : Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;  
Chicago, 7 december 1944  
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2012, 126

Uitgegeven de vijfde oktober 2012.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

U. ROSENTHAL