

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 2017 Nr. 178

---

---

## A. TITEL

*Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Korea, met Bijlage;  
's-Gravenhage, 24 juni 1970*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummers 002943 en 010579 in de Verdragenbank.

## B. TEKST

Bij brieven van 14 september 2017 en 5 oktober 2017 is tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Korea een Verdrag tot wijziging van de Overeenkomst, met Bijlage, tot stand gekomen. De Engelse tekst van het Verdrag tot wijziging luidt als volgt:

### Nr. I

EMBASSY OF THE REPUBLIC OF KOREA AND PERMANENT MISSION TO THE INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

The Hague, 14 September 2017

Excellency,

I have the honor to refer to the Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Korea and the Government of the Kingdom of the Netherlands, done at The Hague, on 24 June 1970 (hereinafter referred to as the "Agreement") and the Exchange of Notes between the Government of the Republic of Korea and the Government of the Kingdom of the Netherlands for the amendment of the Agreement which entered into force on September 19, 1995.

In accordance with Article 13 of the Agreement, I have the honor to propose, on behalf of the Government of the Republic of Korea, the following amendments to the Agreement:

1. Article 3 of the Agreement shall be replaced by a new Article 3 and a new Article 3bis, with the text attached as Appendix 1.
2. Article 11bis and Article 11ter shall be added between Article 11 and Article 12 of the Agreement, with the text attached as Appendix 2.
3. Annex to the Agreement shall be replaced by a new Annex, attached as Appendix 3.

If the above proposal is acceptable to the Government of the Kingdom of the Netherlands, I have the further honor to propose that this Note, together with its Appendices, and Your Excellency's Note in reply indicating your acceptance shall constitute an agreement for the amendment, which shall enter into force thirty (30) days after the date of the last notification that both Governments have completed their internal procedures for its entry into force.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

Yun Young LEE  
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the  
Republic of Korea to the Kingdom of the Netherlands

---

## **Appendix 1**

### Article 3

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

2. On receipt of such a notification, and of an application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline(s) so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article, provided that:

- a) in the case of the airline(s) designated by the Kingdom of the Netherlands:
  - (i) it is established in the territory of the Kingdom of the Netherlands under the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union and has a valid operating license issued by a European Union Member State in accordance with European Union law, and
  - (ii) 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
  - (iii) the airline has its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received its valid operating license, and
  - (iv) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States of the European Union and/or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States; and
- b) in the case of the airline(s) designated by the Republic of Korea:
  - (i) it is established in the territory of the Republic of Korea and has a valid operating license issued by the Republic of Korea in accordance with the applicable laws and regulations of the Republic of Korea, and
  - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Republic of Korea and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation, and
  - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Republic of Korea and/or by nationals of the Republic of Korea; and
- c) the Contracting Party designating the airline(s) is maintaining and administering the standards set forth in Article 11bis on aviation safety and Article 11ter on aviation security of this Agreement; and
- d) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

3. Upon receipt of the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, the designated airline(s) may begin to operate the agreed services, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

### Article 3bis

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations of an airline designated by the other Contracting Party where:

- a) in the case of the airline(s) designated by the Kingdom of the Netherlands:
  - (i) it is not established in the territory of the Kingdom of the Netherlands under the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union or does not have a valid operating license issued by a European Union Member State in accordance with European Union law, or
  - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its air operator's certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation, or
  - (iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received its valid operating license, or
  - (iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Member States of the European Union and/or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States, or
  - (v) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of Korea and another European Union Member State and the Republic of Korea can demonstrate that,

- by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by that other agreement, or
- (vi) the airline holds an air operator's certificate issued by a European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Korea and that European Union Member State, and that European Union Member State has denied traffic rights to the airline designated by the Republic of Korea; and
- b) in the case of the airline(s) designated by the Republic of Korea:
    - (i) it is not established in the territory of the Republic of Korea or has no valid operating license in accordance with the applicable laws and regulations of the Republic of Korea, or
    - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Republic of Korea or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation, or
    - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Republic of Korea and/or by nationals of the Republic of Korea; or
  - c) the Contracting Party is not maintaining or not administering the standards set forth in Article 11bis on aviation safety and Article 11ter on aviation security of this Agreement; or
  - d) the airline failed to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of international air services by the Contracting Party granting the rights.
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 consultation shall begin within a period of thirty (30) days from the date of receipt of the request.

---

## Appendix 2

### Article 11bis

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in any area relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft or the operation of aircraft. 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 of the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the 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 standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within the agreed period shall be grounds for the application of Article 3bis of this Agreement.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft operated by, or, where approved, on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of a search on board and around the aircraft by the authorized representatives of the other Contracting Party 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 cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.
4. If such ramp inspection or series of ramp inspections gives 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 the 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 certificates 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 a designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article 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 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 inspections, consultations or otherwise, that immediate action is essential to ensure the safety of an airline operation.

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

8. 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 Republic of Korea under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise and maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

#### Article 11ter

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and any other aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. The Contracting Parties shall require that their airlines and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for the entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. For the entry into, departure from, or while within the territory of the Republic of Korea, airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the laws and regulations of the Republic of Korea. For the entry into, departure from, or while within the territory of the Kingdom of Netherlands, airlines shall be required to observe aviation security provisions in accordance with European Union law.

5. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, in-flight catering and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

7. 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.

8. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of such consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

### Appendix 3

#### ANNEX

1. Routes to be operated by the airline(s) designated by the Government of the Kingdom of Netherlands:

Points in the Kingdom of Netherlands	Intermediate Points	Points in the Republic of Korea	Points Beyond
Any Points	Any Points	Any Points	Any Points

2. Routes to be operated by the airline(s) designated by the Government of the Republic of Korea:

Points in the Republic of Korea	Intermediate Points	Points in the Kingdom of Netherlands	Points Beyond
Any Points	Any Points	Any Points	Any Points

3. a) Points on the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.  
b) Points beyond may, at the option of the designated airline(s), be served as intermediate points and vice versa.

---

#### Nr. II

MINISTER OF FOREIGN AFFAIRS

The Hague, 5 October 2017

Excellency,

I have the honor to refer to Your Excellency's Note dated 14 September 2017, which reads as follows:

(Zoals in brief Nr. I)

I have the further honor to inform Your Excellency that the above proposal is acceptable to the Government of the Kingdom of the Netherlands, and to confirm that Your Excellency's Note, together with its Appendices, and this Note in reply shall constitute an agreement for the amendment, which shall enter into force thirty (30) days after the date of the last notification that both Governments have completed their internal procedures for its entry into force.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

Yours sincerely,

Bert Koenders  
Minister of Foreign Affairs of the Kingdom of the Netherlands

*His Excellency  
Yun Young LEE  
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary  
of the Republic of Korea to the Kingdom of the Netherlands*

---

#### C. VERTALING

#### Nr. I

AMBASSADE VAN DE REPUBLIEK KOREA EN PERMANENTE VERTEGENWOORDIGING BIJ DE  
INTERNATIONALE ORGANISATIES

's-Gravenhage, 14 September 2017

Excellentie,

Ik heb de eer te verwijzen naar de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Regering van de Republiek Korea en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, tot stand gekomen te 's-Gravenhage op 24 juni 1970 (hierna te noemen de „Overeenkomst”) en de briefwisseling tussen de Regering van de Republiek Korea en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden houdende een Verdrag tot wijziging van de Overeenkomst die op 19 september 1995 in werking trad.

In overeenstemming met artikel 13 van de Overeenkomst heb ik de eer namens de Regering van de Republiek Korea de volgende wijzigingen van de Overeenkomst voor te stellen:

1. Artikel 3 van de Overeenkomst wordt vervangen door een nieuw artikel 3 en een nieuw artikel 3bis, waarvan de tekst is bijgevoegd als Aanhangsel 1.
2. Artikel 11bis en artikel 11ter, waarvan de tekst is bijgevoegd als Aanhangsel 2, worden toegevoegd tussen artikel 11 en artikel 12 van de Overeenkomst.
3. De Bijlage bij de Overeenkomst wordt vervangen door een nieuwe bijlage die als Aanhangsel 3 wordt bijgevoegd.

Indien het bovenstaande voorstel voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aanvaardbaar is, heb ik voorts de eer voor te stellen dat deze brief, tezamen met de aanhangsels erbij, en de antwoordbrief van uwe Excellentie ter bevestiging van uw instemming een Verdrag tot wijziging vormen dat in werking zal treden dertig (30) dagen na de datum van de laatste kennisgeving dat beide Regeringen de nationale procedures voor de inwerkingtreding ervan hebben voltooid.

Ik maak van deze gelegenheid gebruik om Uwe Excellentie opnieuw te verzekeren van mijn zeer bijzondere hoogachting.

Yun Young LEE  
Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van  
de Republiek Korea in het Koninkrijk der Nederlanden

*Zijne Excellentie*  
*Bert Koenders*  
*Minister van Buitenlandse Zaken*  
*van het Koninkrijk der Nederlanden*

---

### **Aanhangsel 1**

#### Artikel 3

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van het internationale luchtvervoer op de in de bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.
2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van een aanvraag van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen, verleent elke Overeenkomstsluitende Partij onverwijld de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij de desbetreffende exploitatievergunningen met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, mits:
  - a. in het geval van (een) luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
    - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden gevestigd is overeenkomstig het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning afgegeven door een lidstaat van de Europese Unie in overeenstemming met het recht van de Europese Unie, en
    - ii. 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
    - iii. de luchtvaartmaatschappij haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van de lidstaat van de Europese Unie waarvan zij de geldige exploitatievergunning heeft ontvangen, en
    - iv. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie en/of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten; en
  - b. in het geval van (een) luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door de Republiek Korea:

- i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Republiek Korea gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning afgegeven door de Republiek Korea in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetten en voorschriften van de Republiek Korea, en
  - ii. de Republiek Korea daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing, en
  - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Republiek Korea en/of van onderdanen van de Republiek Korea; en
- c. de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst de in artikel 11bis over veiligheid van de luchtvaart en artikel 11ter over beveiliging van de luchtvaart vervatte normen handhaaft en toepast; en
- d. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de Overeenkomstsluitende Partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van het internationale luchtvervoer.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan (kunnen) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) een aanvang maken met de exploitatie van het overeengekomen vervoer, mits zij de bepalingen van deze Overeenkomst naleeft (naleven).

#### Artikel 3bis

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunningen van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken, wanneer:

- a. in het geval van (een) luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
  - i. de luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden gevestigd is overeenkomstig het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning uitgegeven door een lidstaat van de Europese Unie 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 haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van de lidstaat van de Europese Unie waarvan zij de geldige exploitatievergunning heeft ontvangen, of
  - iv. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie en/of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten, of
  - v. de luchtvaartmaatschappij reeds luchtvervoer mag exploiteren uit hoofde van een bilaterale overeenkomst tussen de Republiek Korea en een andere lidstaat van de Europese Unie en de Republiek Korea kan aantonen dat zij door het uitoefenen van vervoersrechten uit hoofde van deze Overeenkomst op een route die een punt in die andere lidstaat van de Europese Unie omvat de door deze andere overeenkomst opgelegde beperkingen in vervoersrechten zou omzeilen, of
  - vi. de luchtvaartmaatschappij beschikt over een bewijs luchtvaartexploitant afgegeven door een lidstaat van de Europese Unie en er geen bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen de Republiek Korea en deze lidstaat van de Europese Unie is en deze lidstaat van de Europese Unie de door de Republiek Korea aangewezen luchtvaartmaatschappij vervoersrechten heeft geweigerd; en
- b. in het geval van (een) luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door de Republiek Korea:
  - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Korea of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetten en voorschriften van de Republiek Korea; of
  - ii. de Republiek Korea niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing, of
  - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Republiek Korea en/of van onderdanen van de Republiek Korea; of
- c. de Overeenkomstsluitende Partij de in artikel 11bis inzake veiligheid van de luchtvaart en artikel 11ter inzake beveiliging van de luchtvaart vervatte normen niet handhaaft of toepast; of
- d. de luchtvaartmaatschappij verzuimd heeft te voldoen aan de wetten en voorschriften die de Overeenkomstsluitende Partij die de rechten toekent gewoonlijk en redelijkerwijs toepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op het eerste lid van dit artikel, worden de bij dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders overeengekomen door de Overeenkomstsluitende Partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

## Aanhangsel 2

### Artikel 11bis

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg over de veiligheidsnormen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij worden gehandhaafd op gebieden die betrekking hebben op luchtvaartvoorzieningen, bemanning, luchtvaartuigen of de exploitatie van luchtvaartuigen. 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 van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde gebieden de veiligheidsnormen niet op doeltreffende wijze handhaaft en toepast die voldoen aan de normen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago zijn 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 normen, en die andere Overeenkomstsluitende Partij neemt binnen vijftien (15) dagen of binnen een overeen te komen langere termijn passende corrigerende maatregelen. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen de overeengekomen termijn passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor toepassing van artikel 3bis van deze Overeenkomst.
3. Ingevolge artikel 16 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of, wanneer goedgekeurd, namens een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd op vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende 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 „platforminspectie” genoemd), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging bij de exploitatie van het luchtvaartuig.
4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:
  - a. 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
  - b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden gehandhaafd en vastgelegd,staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten krachtens welke de bewijzen 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 uit hoofde waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd niet gelijk zijn aan of zwaarder dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.
5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij geëxploiteerd luchtvaartuig door een 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 of luchtvaartmaatschappijen van de 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, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspecties, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is om de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij te waarborgen.
7. Een maatregel door een Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beëindigd, zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.
8. 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 Republiek Korea uit hoofde van dit artikel op dezelfde wijze van toepassing op de aanneming, uitoefening en handhaving van veiligheidsnormen door die andere lidstaat van de Europese Unie en op de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.



## Artikel 11ter

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar de burgerluchtvaart te beveiligen tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaakt van deze Overeenkomst. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, gedaan te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, gedaan te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971, het Aanvullend Protocol daarbij tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, gedaan te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart dat voor beide Overeenkomstsluitende Partijen bindend wordt.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.
3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, voor zover deze bepalingen inzake beveiliging van toepassing zijn op de Overeenkomstsluitende Partijen. De Overeenkomstsluitende Partijen verlangen dat hun luchtvaartmaatschappijen en luchthavenexploitanten op hun grondgebied handelen in overeenstemming met dergelijke bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart.
4. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermee in dat van haar luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij. Bij binnenkomst op, vertrek uit of verblijf op het grondgebied van de Republiek Korea wordt van luchtvaartmaatschappijen verlangd dat zij de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de Republiek Korea. Bij binnenkomst op, vertrek uit of verblijf op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden wordt van luchtvaartmaatschappijen verlangd dat zij de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen in overeenstemming met het recht van de Europese Unie.
5. Elke Overeenkomstsluitende Partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en dat passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht, catering aan boord en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles worden onderworpen. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt tevens elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij binnen redelijke grenzen bijzondere beveiligingsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.
6. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van een burgerluchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.
7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere Overeenkomstsluitende Partij is afgeweken van de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
8. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen na aanvang van dergelijk overleg tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het weigeren, intrekken, opschorten of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de exploitatievergunning van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij is of zijn aangewezen. Indien zulks gerechtvaardigd is

vanwege een noodgeval of om verdere inbreuken op de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan de eerste Overeenkomstsluitende Partij te allen tijde tussentijdse maatregelen nemen.

---

### Aanhangsel 3

#### BIJLAGE

1. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

Punten in het Koninkrijk der Nederlanden	Tussengelegen punten	Punten in de Republiek Korea	Verder gelegen punten
Elk punt	Elk punt	Elk punt	Elk punt

2. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door de Regering van de Republiek Korea:

Punten in de Republiek Korea	Tussengelegen punten	Punten in het Koninkrijk der Nederlanden	Verder gelegen punten
Elk punt	Elk punt	Elk punt	Elk punt

3. a. Punten op de omschreven routes kunnen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) worden overgeslagen op elke willekeurige vlucht of op alle vluchten.  
b. Verder gelegen punten kunnen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) worden aangedaan als tussengelegen punten en vice versa.

---

### Nr. II

MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

's-Gravenhage, 5 oktober 2017

Excellentie,

Ik heb de eer te verwijzen naar de brief van Uwe Excellentie d.d. 14 september 2017, die luidt als volgt:

(Zoals in brief Nr. 1)

Ik heb voorts de eer Uwe Excellentie ervan in kennis te stellen dat het bovenstaande voorstel voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aanvaardbaar is en te bevestigen dat de brief van Uwe Excellentie, tezamen met de aanhangsels erbij, en deze antwoordbrief een Verdrag tot wijziging vormen die in werking zal treden dertig (30) dagen na de datum van de laatste kennisgeving dat beide Regeringen hun nationale procedures voor de inwerkingtreding ervan hebben voltooid.

Ik maak van deze gelegenheid gebruik om Uwe Excellentie opnieuw te verzekeren van mijn zeer bijzondere hoogachting.

Bert Koenders  
Minister van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk  
der Nederlanden

*Zijne Excellentie  
Yun Young LEE  
Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur  
van de Republiek Korea in het Koninkrijk der Nederlanden*

#### D. PARLEMENT

Het in de brieven vervatte Verdrag van 5 oktober 2017 tot wijziging van de Overeenkomst, met Bijlage, heeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag tot wijziging kan worden gebonden.

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het in de brieven vervatte Verdrag van 5 oktober 2017 tot wijziging van de Overeenkomst, met Bijlage, zullen ingevolge het gestelde in de op een na laatste alinea van brief Nr. I en brief Nr. II in werking treden dertig dagen na de datum van de laatste kennisgeving dat beide regeringen hun nationale procedures voor de inwerkingtreding ervan hebben voltooid.

Uitgegeven de zesentwintigste oktober 2017.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

A.G. KOENDERS