

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1970 Nr. 161

A. TITEL

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

B. TEKST

**Air Transport Agreement between
the Government of the Kingdom of the Netherlands and
the Government of the Republic of Korea**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and
the Government of the Republic of Korea,
hereinafter described as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation
and the International Air Services Transit Agreement both opened
for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and

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

Hereby agree as follows:

Article 1

(1) For the purpose of the present Agreement, unless the context
otherwise requires:

(a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the
Republic of Korea, the Minister of Transportation and/or any
person or body authorized to perform any function exercised at

present by the said Minister of Transportation or similar functions, and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Director General of Civil Aviation and/or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Director General or similar functions;

(b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of the air services on the routes specified in the Annex hereto;

(c) the term "territory" in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, trusteeship or administration of that Contracting Party;

(d) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;

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

(f) the term "agreed services" means any scheduled air service operated on the routes specified in the Annex to this Agreement or as modified in accordance with paragraph (2) of Article 13 of the present Agreement.

(2) The Annex forms an integral part of the present Agreement and all references to the "Agreement" shall be deemed to include the Annex except where otherwise provided.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing the agreed services.

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following privileges:

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) to make stops in the said territory at the points enumerated on any route specified in the Annex to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in

passengers, cargo and mail coming from or destined for other points so specified.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services.

(2) On receipt of such designation, the other Contracting Party, through its aeronautical authorities, shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant without undue delay to the airline designated the appropriate operating authorization.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in a manner not inconsistent with the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary in the exercise by an airline of the privileges specified in such authorization in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 hereof or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement, provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4

Aircraft operated on the agreed services by the designated airline of either Contracting Party, as well as fuel, lubricating oils, spare

parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges:

(a) in the case of fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption; and

(b) in the case of fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores not included under (a), treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline, engaged in international air services. This treatment shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

Article 5

The designated airline of either Contracting Party is authorized to maintain in the territory of the other Contracting Party its own technical and administrative personnel for the purpose of operating the agreed services, without prejudice to the national regulations of the respective Contracting Parties.

Article 6

(1) Either Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the free transfer, in United States dollars or, if both parties agree, in any other authorized currency at the rate of exchange in the official market at the time of the remittance, the excess over expenditures of receipts earned in the territory of the first Contracting Party in connection with the operation of the agreed services by such designated airline. The procedure for such remittance, however, shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

(2) Wherever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

Article 7

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged

in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party as to the entrance into, stay within or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with upon entrance into or departure, or while within the territory of the first Party.

Article 8

(1) The designated airline of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of the agreed services for the carriage of traffic between the territories of the two Parties.

(2) In the operation of the agreed services by the designated airline of either Contracting Party, the interest of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same route.

(3) The services provided by a designated airline on the specified routes shall retain, as their primary objective, the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right of the designated airline of either Contracting Party to embark and to disembark, at points in the territory of the other Contracting Party, international traffic destined for or coming from third countries on the specified air routes shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principles that capacity shall be related to:

(a) the traffic requirements between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the destinations of the traffic on the specified air routes;

(b) the requirements of through airline operations;

(c) the air transport needs of the area through which the airline passes after taking into account local and regional services; and

(d) the adequacy of other air transport services established by the airline of either Contracting Party and of other States concerned between their respective territories.

Article 9

(1) The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting

Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines as applied on the specified routes or sections thereof.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction therewith, shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation, where it is deemed suitable, with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(4) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if during the first thirty (30) days of the ninety (90) days' period referred to in paragraph (3) of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article and on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement.

(6) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

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

Article 10

In order to promote close collaboration in all matters affecting the performance of this Agreement and to promote every possible mutual cooperation and assistance between the designated airlines of both Parties for the fair and balanced operation of the agreed air services the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult on request of either of the authorities.

Article 11

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another State.

Article 12

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves. This negotiation shall begin within sixty (60) days after receipt of the request by one Party from the other.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall 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 its arbitrator within two (2) months from the date of delivery by either Party to the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within one (1) month after such period of two (2) months. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not agreed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In such case the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the arbitral body.

(3) Unless otherwise provided by the Contracting Parties, the arbitral body shall determine its seat and prescribe its own rules of procedure.

(4) The arbitral body shall endeavour to resolve the dispute by unanimous vote. However, if this is not possible, the dispute shall be resolved by majority vote.

(5) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraphs (2), (3) and (4) of this Article.

Article 13

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend the terms of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any amendment so agreed shall come into effect after confirmation thereof by an exchange of diplomatic notes.

(2) Modifications to routes shall not be considered as an amendment to the present Agreement, and may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 14

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present 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 expiration of that period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 15

If a general multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article 16

The present Agreement and any amendment thereto in accordance with Article 13 hereof shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

(1) The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in compliance with its legal procedure and shall enter into force on the day of the exchange of diplomatic notes confirming such approval.

(2) As regards the Kingdom of the Netherlands, the Agreement shall be applicable to the Kingdom in Europe only.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement and affixed thereto their seals.

DONE at The Hague on 24 June 1970 in duplicate in the English language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

(sd.) J. LUNS

For the Government of the Republic of Korea:

(sd.) JIN SANG AN

Annex

1. Routes to be operated by the airline designated by the Government of the Republic of Korea:

Points in the Republic of Korea	Intermediate Points	Points in the Netherlands	Points Beyond
Seoul	Points in Asia, North America and Europe	Amsterdam	Points in Europe, North America and Asia

2. Routes to be operated by the airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:

Points in the Netherlands	Intermediate Points	Points in the Republic of Korea	Points Beyond
1) Amsterdam	Points in Alaska, Points in Japan	Seoul	Points beyond
2) Amsterdam	Points in Europe, Near East, Middle East	Seoul	Points in Japan

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.
- C. Both routes may, at the option of the designated airline(s), be combined for the purpose of operating a round-the-world service.
-

**Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen
de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en
de Regering van de Republiek Korea**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Korea, hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen,

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de Overeenkomst inzake de Doortocht van Internationale Luchtdiensten, die beide op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werden opengesteld,

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen en te exploiteren tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn hierbij als volgt overeengekomen:

Artikel 1

(1) Tenzij uit de inhoud van deze Overeenkomst anders mocht blijken hebben de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

(a) onder „luchtvaartautoriteiten” wordt, wat de Republiek Korea betreft, verstaan de Minister van Verkeer en/of elke persoon of instelling die bevoegd is enige functie te vervullen, die thans door de Minister voornoemd wordt vervuld of soortgelijke functies; en wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst en/of elke persoon of instelling die bevoegd is enige functie te vervullen, die thans door de Directeur-Generaal voornoemd wordt vervuld of soortgelijke functies;

(b) onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt een luchtvaartmaatschappij verstaan die een der Overeenkomstsluitende Partijen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van deze Overeenkomst, door schriftelijke kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, heeft aangewezen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes;

(c) onder „grondgebied” in verband met een Overeenkomstsluitende Partij wordt verstaan het land en de daaraan grenzende territoriale wateren, die onder soevereiniteit, suzereiniteit, bescherming, beheer of bestuur van die Overeenkomstsluitende Partij staan;

(d) onder „het Verdrag” wordt verstaan het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago ter ondertekening werd opengesteld, met inbegrip van alle overeen-

komstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 aangenomen wijzigingen van de bijlagen of van het Verdrag;

(e) de benamingen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing voor niet-commerciële doeleinden” hebben dezelfde betekenis als daaraan in artikel 96 van het Verdrag wordt toegekend;

(f) onder „overeengekomen diensten” wordt verstaan alle ge-regelde luchtdiensten, uitgevoerd op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst, of zoals gewijzigd in overeenstemming met artikel 13, tweede lid, van deze Overeenkomst.

(2) De Bijlage vormt een integrerend onderdeel van deze Overeenkomst en iedere verwijzing naar de „Overeenkomst” houdt, tenzij anders is bepaald, mede een verwijzing in naar de Bijlage.

Artikel 2

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten voor het instellen van overeengekomen diensten.

(2) Met inachtneming van de bepalingen van deze Overeenkomst geniet de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij de volgende voorrechten:

(a) om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;

(b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;

(c) om op dat grondgebied te landen op de voor alle routes in de Bijlage bij deze Overeenkomst genoemde punten voor het afzetten en opnemen van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer, afkomstig van of bestemd voor andere aldus aangewezen punten.

(3) Geen van de in het tweede lid van dit artikel genoemde voorrechten wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling te doen van de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

(2) Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in het derde en het vierde lid van dit artikel, door bemiddeling van haar luchtvaartautoriteiten, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij.

(3) De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen eisen dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij aantoonde dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld bij de wetten en voorschriften welke die luchtvaartautoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijs ten aanzien van de exploitatie van internationale commerciële luchtdiensten toepassen op een wijze die niet strijdig is met de bepalingen van het Verdrag.

(4) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht geen genoegen te nemen met de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij en de in het tweede lid van dit artikel genoemde voorrechten te onthouden of te ontnemen, dan wel aan de uitoefening van die voorrechten door een luchtvaartmaatschappij die voorwaarden te verbinden die zij noodzakelijk oordeelt in alle gevallen waarin niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij haar onderdanen.

(5) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de uitoefening door een luchtvaartmaatschappij van de voorrechten, zoals die zijn omschreven in het tweede lid van artikel 2 van deze Overeenkomst, op te schorten of ten aanzien van de uitoefening van deze voorrechten door een luchtvaartmaatschappij de voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht wanneer die luchtvaartmaatschappij de wetten en voorschriften, bedoeld in artikel 7 van deze Overeenkomst, niet nakomt of anderszins de exploitatie niet uitoefent volgens de door deze Overeenkomst gestelde voorwaarden, mits een zodanig recht slechts wordt uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijke opschorting of het stellen van voorwaarden noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de wetten of voorschriften te voorkomen.

Artikel 4

Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op de overeengekomen diensten worden gebruikt, alsook motorbrandstof, smeeroliën, reservedelen, normale uitrustingsstukken en boordproviand, ingevoerd op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij of op dat grondgebied aan boord van luchtvaartuigen genomen door of namens de andere Overeenkomstsluitende Partij of haar aangewezen lucht-

vaartmaatschappij en uitsluitend bestemd voor gebruik door of in luchtvaartuigen van die luchtvaartmaatschappijen zullen door de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij ten aanzien van douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke nationale of plaatselijke rechten en heffingen als volgt worden behandeld:

(a) motorbrandstof, smeeroliën, reservedelen, normale uitrustingsstukken en boordproviand, die aan boord blijven na de laatst aangedane luchthaven voor het vertrek uit het genoemde grondgebied, zijn vrijgesteld; en

(b) motorbrandstof, smeeroliën, reservedelen, normale uitrustingsstukken en boordproviand, niet behorende tot het onder (a) genoemde, worden behandeld op een basis, die niet minder gunstig is dan die welke van toepassing is op soortgelijke in het genoemde grondgebied ingevoerde voorraden en die bestemd zijn voor gebruik door of in de vliegtuigen van een nationale luchtvaartmaatschappij van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij of van de meestbegunstigde buitenlandse luchtvaartmaatschappij, die internationale luchtdiensten onderhoudt. Deze behandeling geldt naast die tot de toepassing waarvan elk der Overeenkomstsluitende Partijen verplicht is ingevolge artikel 24 van het Verdrag en vermindert deze verplichting niet.

Artikel 5

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen is gemachtigd op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn eigen technisch en administratief personeel te onderhouden ten einde de overeengekomen diensten te exploiteren, een en ander onverminderd de nationale voorschriften van de onderscheiden Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 6

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht van vrije overmaking in U.S.-dollars of, indien beide partijen daarmede instemmen, in een ander wettig betaalmiddel tegen de officiële wisselkoers op het tijdstip van overmaking, van het saldo der ontvangsten na aftrek der uitgaven, dat als winst is geboekt op het grondgebied der eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij terzake van de exploitatie van de overeengekomen diensten door die aangewezen luchtvaartmaatschappij. De wijze van overmaken van dergelijke winsten dient evenwel in overeenstemming te zijn met de regelingen voor betalingen naar het buitenland zoals die van kracht zijn binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij, waar de winst is gemaakt.

(2) Ingeval het betalingsverkeer tussen de Overeenkomstsluitende Partijen is geregeld krachtens een bijzondere overeenkomst, wordt die overeenkomst toegepast.

Artikel 7

(1) De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de toelating tot of het vertrek vanuit haar grondgebied van vliegtuigen, die internationale luchtdiensten onderhouden, of met betrekking tot de exploitatie en navigatie van zulke vliegtuigen tijdens hun verblijf binnen dit grondgebied zijn van toepassing op de vliegtuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij en deze vliegtuigen dienen daaraan te voldoen bij aankomst in of vertrek uit of tijdens hun verblijf binnen het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

(2) Aan het bepaalde in de wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de aankomst in, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning, vracht of vliegtuigen, zoals voorschriften betreffende toelating, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine, moet worden voldaan bij aankomst in, vertrek uit of verblijf binnen het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 8

(1) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden onbelemmerd en gelijkelijk in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten van vervoer tussen de grondgebieden der beide Partijen te exploiteren.

(2) Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt rekening gehouden met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij ten einde de diensten die laatstgenoemde maatschappij over de gehele route of een gedeelte daarvan onderhoudt, niet te zeer aan te tasten.

(3) De door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op de omschreven routes te onderhouden diensten hebben als eerste doel de verschaffing van capaciteit, die beantwoordt aan de vraag naar vervoer tussen het land, waar die luchtvaartmaatschappij gevestigd is en het land van uiteindelijke bestemming van het vervoer. Het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen tot laden en lossen op punten, gelegen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, van internationaal vervoer bestemd voor of afkomstig uit derde landen via de omschreven routes, wordt toegepast in overeenstemming met de algemene beginselen van normale afwikkeling, waaraan de beide

Overeenkomstsluitende Partijen zich zullen houden, onverminderd de algemene beginselen volgens welke de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

(a) de vervoersbehoeften tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij, die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de bestemmingen van het vervoer op de omschreven routes;

(b) de behoeften van het doorgaande luchtvervoer;

(c) de vervoersbehoeften van het gebied dat door de luchtvaartmaatschappij wordt aangedaan, nadat rekening is gehouden met plaatselijke en regionale diensten; en

(d) de toereikendheid van andere, door de luchtvaartmaatschappij van elk der beide Overeenkomstsluitende Partijen of door die van andere landen ingestelde, luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden.

Artikel 9

(1) De tarieven geheven door de luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij voor vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op redelijk niveau, waarbij behoorlijk rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst (zoals maatstaven voor snelheid en accommodatie) en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor de omschreven routes of enig gedeelte daarvan.

(2) De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven, evenals de tarieven van de agentenprovisie die daarop worden verleend, dienen, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen te worden vastgesteld en, waar zulks gewenst is, in onderling overleg met andere luchtvaartmaatschappijen, die de gehele route of een gedeelte daarvan exploiteren, en die overeenstemming dient, zo mogelijk, te worden bereikt door middel van de procedure van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) ter vaststelling van de tarieven.

(3) De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste negentig (90) dagen voor de voorgestelde datum van invoering; in bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, behoudens toestemming van de genoemde autoriteiten.

(4) Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een van deze tarieven, of indien om een andere reden een tarief niet kan worden vastgesteld over-

eenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de eerste dertig (30) dagen van de periode van negentig (90) dagen genoemd in het derde lid van dit artikel de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij kennisgeving doet van haar ontevredenheid over een tarief vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van dit artikel, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

(5) Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een hun volgens het derde lid van dit artikel voorgelegd tarief en omtrent de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 12 van deze Overeenkomst.

(6) Geen tarief wordt van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen dit niet hebben goedgekeurd.

(7) De overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.

Artikel 10

Ten einde een nauwe samenwerking te verzekeren ten aanzien van alles wat op de uitvoering van deze Overeenkomst betrekking heeft en ten einde iedere mogelijke onderlinge samenwerking en bijstand tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen voor een billijke en evenwichtige exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten te bevorderen wordt door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg gepleegd op verzoek van die autoriteiten.

Artikel 11

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen, uitgereikt of geldig verklaard door een der Overeenkomstsluitende Partijen en welke niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend wat betreft de exploitatie van de routes en diensten, voorzien in deze Overeenkomst, mits de vereisten die bij de uitgifte of de geldigverklaring van bedoelde bewijzen en vergunningen zijn gesteld ten minste gelijk zijn aan de minimummaatstaven, die mogen worden aangelegd krachtens het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om, wat betreft het vliegen over haar eigen grondgebied, de aan haar eigen onderdanen door een andere staat verleende bewijzen van bevoegdheid en vergunningen niet als geldig te erkennen.

Artikel 12

(1) Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats het geschil te regelen door onderling overleg. Dit overleg moet een aanvang nemen binnen zestig (60) dagen na ontvangst van het verzoek van een der Partijen door de andere Partij.

(2) Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, wordt het geschil ter beslissing voorgelegd aan een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen terwijl over de derde overeenstemming moet worden bereikt door de aldus gekozen twee scheidsrechters, onder het voorbehoud dat een zodanige derde scheidsrechter geen onderdaan is van een der beide Overeenkomstsluitende Partijen. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt binnen twee (2) maanden na de overhandiging door een der Partijen aan de andere Partij van een diplomatieke nota, waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht, haar scheidsrechter en ten aanzien van de derde scheidsrechter moet binnen een (1) maand na een zodanige periode van twee (2) maanden overeenstemming zijn bereikt. Indien een der beide Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft haar scheidsrechter binnen de vastgestelde tijd aan te wijzen of indien geen overeenstemming wordt bereikt ten aanzien van de derde scheidsrechter kan door elk der beide Overeenkomstsluitende Partijen aan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden verzocht een scheidsrechter of eventueel scheidsrechters te benoemen. In dat geval dient de derde scheidsrechter een onderdaan te zijn van een derde staat en dient hij op te treden als President van het scheidsgerecht.

(3) Tenzij door de Overeenkomstsluitende Partijen hierin op andere wijze is voorzien bepaalt het scheidsgerecht waar het zitting zal houden en stelt het zijn eigen procedureregels vast.

(4) Het scheidsgerecht tracht het geschil met eenparigheid van stemmen op te lossen. Indien dit evenwel niet mogelijk is wordt het geschil opgelost bij meerderheid van stemmen.

(5) De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe, zich te houden aan iedere ingevolge het tweede, derde en vierde lid van dit artikel genomen beslissing.

Artikel 13

(1) Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht de bepalingen van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij om overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken. Dit overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te

rekenen van de datum van het verzoek. Aldus overeengekomen wijzigingen worden van kracht wanneer zij zijn bevestigd door een diplomatieke notawisseling.

(2) Wijzigingen van routes worden niet beschouwd als een wijziging van deze Overeenkomst en zij kunnen tot stand worden gebracht door rechtstreekse overeenstemming tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 14

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen dat zij besloten is deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een dergelijke mededeling wordt gedaan loopt de Overeenkomst af twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling in onderling overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 15

Indien een algemeen multilateraal Verdrag inzake luchtvervoer voor beide Overeenkomstsluitende Partijen in werking treedt, wordt deze Overeenkomst zodanig gewijzigd dat zij aansluit bij de bepalingen van een zodanig Verdrag.

Artikel 16

Deze Overeenkomst en alle daarin in overeenstemming met artikel 13 aangebrachte wijzigingen zullen bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden geregistreerd.

Artikel 17

(1) Deze Overeenkomst dient door elke Overeenkomstsluitende Partij te worden goedgekeurd overeenkomstig haar wettelijke procedure en zal in werking treden op de dag van de uitwisseling van diplomatieke nota's die deze goedkeuring bevestigen.

(2) Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is de Overeenkomst slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend en daaraan hun zegel hebben gehecht.

GEDAAN te 's-Gravenhage, 24 juni 1970, in tweevoud in de Engelse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:
(w.g.) J. LUNS

Voor de Regering van de Republiek Korea:
(w.g.) JIN SANG AN

BIJLAGE

1. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij aange-
wezen door de Regering van de Republiek Korea:

Punten in de Republiek Korea	Tussengelegen punten	Punten in Nederland	Verder gelegen punten
Seoel	Punten in Azië, Noord-Amerika en Europa	Amsterdam	Punten in Europa, Noord-Amerika en Azië

2. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij aange-
wezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

Punten in Nederland	Tussengelegen punten	Punten in de Republiek Korea	Verder gelegen punten
1) Amsterdam	Punten in Alaska, punten in Japan	Seoel	Verder gelegen punten
2) Amsterdam	Punten in Europa, Nabije Oosten, Midden-Oosten	Seoel	Punten in Japan

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.
 - C. Beide routes kunnen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) worden gecombineerd teneinde een rond de wereld-vlucht te kunnen exploiteren.
-

D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, tweede lid, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens in werking te kunnen treden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 17, eerste lid, in werking treden op de dag van de uitwisseling van diplomatieke nota's waarin wordt bevestigd, dat elk der Overeenkomstsluitende Partijen de Overeenkomst heeft goedgekeurd overeenkomstig haar wettelijke procedure.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 17, tweede lid, alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 201. Vergelijk ook *Trb.* 1970, 60. Voor wijzigingen van het Verdrag, waarnaar in artikel 1, letter *d*, van de Overeenkomst wordt verwezen, zie de vijf Protocollen genoemd in rubriek J van *Trb.* 1967, 201.

Van de op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten, naar welke Overeenkomst in de preambule tot de onderhavige Overeen-

komst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* G 252, respectievelijk blz. 43-46 en blz. 97-101. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 202.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (International Air Transport Association), welke wordt genoemd in artikel 9, tweede lid, van de onderhavige Overeenkomst, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Uitgegeven de vierentwintigste september 1970.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

DE JONG.