

No. 24132

**BELGIUM
and
REPUBLIC OF KOREA**

**Agreement for air services between and beyond their
respective territories (with annex). Signed at Brussels
on 20 October 1975**

Authentic text: English.

Registered by Belgium on 9 June 1986.

**BELGIQUE
et
RÉPUBLIQUE DE CORÉE**

**Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires
respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Bruxelles le
20 octobre 1975**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Belgique le 9 juin 1986.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of Korea,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,² and

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

Have agreed as follows:

Article 1. 1. For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

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

(b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Kingdom of Belgium, the Administration of Civil Aviation, Ministry of Communications and, in the case of the Republic of Korea, the Ministry of Transportation, or in both cases, any authorities or body authorized to perform the functions presently exercised by the said Authorities;

(c) 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 air services on the routes specified in the Annex;

(d) The term “territory” in relation to a Contracting Party means the land and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of the Contracting Party;

(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; and

(f) The term “Annex” means the Annex to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 14 of the present Agreement.

The Annex forms an integral part of the present Agreement, and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise provided.

¹ Came into force on 20 October 1975 by signature, in accordance with article 16.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

Article 2. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex thereto hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes 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 specified in the Annex for the purpose of putting down and taking on international traffic passengers, cargo and mail.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated 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 of 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 an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be made by written notification between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

2. On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airline the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airline of 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 to them, in conformity with the provisions of the Convention, to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the grant to the designated airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by such airline of those privileges, 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 reserves the right to revoke an authorization for operation or to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the privileges specified in paragraph 2 of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by such designated airline of those privileges, in any case where such airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Parties granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate revocation, suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of such laws and regulations, or for reason of safety of air

navigation, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

6. The airline designated and authorized in accordance with the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article may begin to operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement are in force in respect of those services.

Article 4. 1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes or arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party;
- (b) Spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) Fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party* in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. No form of taxation on the revenue (value added tax) shall be imposed on the supply of items specified in this Article together with the supply of services relating to the equipment, maintenance or repair in their respective territories, for the use of aircraft engaged in international traffic.

Article 5. The aircraft equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 6. 1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering into or departing from, and while within the territory of the first Contracting Party.

* Even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as those concerning the formalities of entry and exit, or emigration and immigration, customs and sanitary measures shall be applicable to the passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while within the territory of the first Contracting Party.

However the crew members of the designated airline of each Contracting Party, while flying the agreed services, shall be admitted by the other Contracting Party into its territory in accordance with Annex 9 to the Convention.

3. Each Contracting Party undertakes not to grant any preferences to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by the present Article.

4. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to establish representative offices in the territory of the other Contracting Party. These representative offices may include commercial, operational and technical staff.

Article 7. 1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by either of the Contracting [Parties] shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, not to recognize as valid, for purposes of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or any other State.

Article 8. 1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In the operation by the airline of either Contracting Party of the services described in this Agreement, the interest of the airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airline of either Contracting Party shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the current and foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party designating the airline, and the carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be of supplementary character. The right of such airline to carry traffic between points of the specified route located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised in the interests of an orderly development of international air transport in such a way that the capacity is related to:

- (a) The traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (b) The traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;
- (c) The requirements of an economical operation of through traffic routes.

Article 9. 1. The tariffs on any agreed service 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 for any part of the specified routes.

2. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions:

(a) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes and sectors thereof between the designated airlines concerned and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(b) If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if for some other reasons tariffs cannot be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 (a) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(c) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve any tariff submitted to them under the provisions of paragraph 2 (a) of this Article or the aeronautical authorities of both Contracting Parties cannot determine any tariff under provisions of paragraph 2 (b) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement.

(d) No new tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph 3 of Article 13 of the present Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

Article 10. The excess of receipt over expenditure derived from the transportation of international traffic by the designated airline of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be permitted to be transferred at the official rate of exchange. The procedures for such remittance shall be in accordance with the foreign exchange laws and regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, this agreement shall apply.

Article 11. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at the request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all informations required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 12. There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article 13. 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.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an 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. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 14. 1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend the terms of the present Agreement, it may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. If the amendment related only to the Annex, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these agree on a new or revised Annex, the agreed amendment on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. 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 15. Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall be terminated twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 16. The present Agreement shall enter into force on the date of its signature.

The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 14 shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Brussels on this twentieth day of October 1975 in duplicate in the English language.

For the Government
of the Kingdom of Belgium:

[Signed]

R. VAN ELSLANDE

For the Government
of the Republic of Korea:

[Signed]

IN SANG SONG

ANNEX

I

1. Routes to be served by the designated airline of the Republic of Korea in both directions:

<i>Point of Departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point of Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
Seoul		Brussels	

2. Routes to be served by the designated airline of the Kingdom of Belgium in both directions:

<i>Point of Departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point of Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
Brussels		Seoul	

II

It is agreed that the "Intermediate Points" and "Points Beyond" in the routes in points 1 and 2 of paragraph I of the Annex shall be the subject of future consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such consultation shall commence within sixty (60) days after receipt by one Contracting Party of the written request therefore from the other Contracting Party.

The agreed services may be operated via Northern or via Southern itineraries, as well as via any other shorter itinerary which might become available to either Contracting Party in the future.

III

For the satisfactory implementation of this Agreement, the type of aircraft to be operated on the routes specified in the Annex and the frequency to be operated by such aircraft shall be determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties prior to the inauguration of such service and after the technical and commercial conditions of the agreed services shall have been agreed upon by the designated airlines of the two Contracting Parties and approved by the aeronautical authorities of those Parties.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Corée,

Etant Parties à la Convention internationale relative à l'aviation civile ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², et

Désireux de conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, de l'Administration de l'aviation civile, au Ministère des communications, et, en ce qui concerne la République de Corée, du Ministère des transports et, dans les deux cas, de toute autorité ou de tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens qui a été désignée par une Partie contractante conformément à l'article 3 du présent Accord pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans l'annexe;

d) Le terme « territoire », en ce qui concerne une Partie contractante, s'entend des terres et des eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de ladite Partie contractante;

e) Les expressions « service aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention; et

f) Le terme « annexe » désigne l'annexe au présent Accord, modifié, le cas échéant, conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

L'annexe fait partie intégrante du présent Accord et toute référence à l'Accord comprend, sauf indication contraire, une référence à l'annexe.

¹ Entré en vigueur le 20 octobre 1975 par la signature, conformément à l'article 16.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, pp. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

Article 2. 1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord pour permettre à l'entreprise qu'elle a désignée d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans l'annexe et ci-après dénommés, respectivement, les « services convenus » et les « routes indiquées ».

2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par chaque Partie contractante jouit, pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, des droits ci-après :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales;
- c) Le droit de faire escale sur ledit territoire aux points indiqués dans l'annexe afin d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier.

3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme donnant à l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier, pour les transporter, en exécution d'un contrat de louage ou contre rémunération, en un autre point du territoire de cette autre Partie.

Article 3. 1) Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise chargée d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2) Au reçu de ladite désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai à l'entreprise désignée le permis voulu d'exploitation.

3) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4) Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer à l'entreprise désignée les droits énoncés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice, par ladite entreprise desdits droits dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5) Chaque Partie contractante se réserve le droit de retirer un permis d'exploitation, de suspendre l'exercice par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante des droits énoncés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou d'imposer les conditions qu'elle peut juger nécessaires à l'exercice par ladite entreprise desdits droits dans tous les cas où ladite entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits ou manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord, étant entendu qu'à moins que le retrait, la suspension ou l'imposition de conditions ne soient immédiatement nécessaires pour prévenir de

nouvelles violations desdits lois et règlements, ou pour des raisons de sécurité de la navigation aérienne, ce droit ne doit être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

6) L'entreprise désignée et autorisée conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article peuvent commencer à exploiter les services convenus, à condition que leur soient applicables des tarifs fixés conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord.

Article 4. 1) Les aéronefs exploités en service international par les entreprises désignées par l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs sont exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres redevances ou taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que ledit équipement et lesdits approvisionnements demeurent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2) Sont aussi exemptés des mêmes droits et taxes à l'exception des redevances correspondant à une prestation de service :

- a) Les provisions de bord chargées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie et destinées à l'utilisation à bord d'aéronefs de l'autre Partie assurant un service international;
- b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées par l'autre Partie;
- c) Les carburants et lubrifiants destinés à l'approvisionnement d'aéronefs exploités en service international par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante* sur le territoire de laquelle ils sont embarqués.

Il pourra être exigé que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

3) Aucune imposition sur les recettes (taxes à la valeur ajoutée) ne sera perçue sur l'approvisionnement des articles visés au présent article ni sur la fourniture de services relatifs à l'équipement, à l'entretien ou à la réparation dans leurs territoires respectifs pour l'utilisation d'aéronefs exploités en trafic international.

Article 5. L'équipement de bord, ainsi que les articles et approvisionnements conservés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement écoulés conformément aux règlements douaniers.

Article 6. 1) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou au survol de ce territoire par lesdits aéronefs s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante qui devront s'y conformer à l'entrée ou à la sortie dudit territoire et pendant qu'ils se trouvent dans ses limites.

* Même si ces approvisionnements doivent être utilisés en vol au-dessus du territoire de ladite Partie contractante.

2) Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée et de sortie, ou d'émigration et d'immigration, de douane et les mesures sanitaires, sont applicables aux passagers, aux équipages, aux marchandises ou au courrier, transportés par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante pendant qu'ils se trouvent sur le territoire de la première Partie.

Cependant les membres de l'équipage de l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes, lorsqu'ils assurent les services convenus, seront admis sur le territoire de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions de l'annexe 9 de la Convention.

3) Chaque Partie contractante s'engage à n'accorder aucune préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'application des lois et règlements visés au présent article.

4) L'entreprise d'une Partie contractante a le droit d'établir des bureaux de représentations dans le territoire de l'autre Partie. Ces bureaux peuvent comprendre du personnel commercial, d'exploitation et technique.

Article 7. 1) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante sont, pendant leur période de validité, reconnus valables par l'autre Partie contractante.

2) Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante.

Article 8. 1) Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes doivent pouvoir exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2) En exploitant les services décrits dans le présent Accord, l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes doit prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie de manière à ne pas porter indûment atteinte aux services que cette entreprise assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3) Les services convenus assurés par l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes doivent avoir pour objectif essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande courante et prévisible de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et le transport de trafic embarqué ou débarqué dans le territoire de l'autre Partie à destination et en provenance de points des routes indiquées situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise doit avoir un caractère complémentaire. Le droit de ladite entreprise de transporter du trafic entre des points de la route indiquée situés dans le territoire de l'autre Partie et des points situés dans des pays tiers doit s'exercer dans l'intérêt d'un développement rationnel des transports aériens internationaux et de manière que la capacité soit adaptée :

a) Aux besoins de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

- b) Aux besoins de trafic des régions desservies par le service convenu, compte tenu des services de transport aérien locaux et régionaux;
- c) Aux exigences d'une saine exploitation des services long-courriers.

Article 9. 1) Les tarifs applicables à un service convenu doivent être fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments pertinents, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (telles que normes de vitesse et de confort) et les tarifs des autres entreprises de transport aérien pour toute partie des routes indiquées.

2) Ces tarifs doivent être fixés conformément aux dispositions ci-après :

a) Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article, ainsi que les taux de commission d'agence qui leur sont appliqués doivent, si possible, être convenus, pour chacune des routes indiquées et chacun des segments de ces routes, entre les entreprises désignées intéressées et cet accord doit, si possible, être conclu par la procédure de tarification de l'Association du transport international, les tarifs ainsi convenus devant être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

b) Si les entreprises désignées intéressées ne peuvent s'entendre au sujet des tarifs ou si, pour toute autre raison, les tarifs ne peuvent être convenus conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de déterminer les tarifs d'un commun accord entre elles.

c) Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas un tarif qui leur est soumis en vertu des dispositions de l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article ou si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne peuvent fixer un tarif conformément aux dispositions de l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article, le différend doit être réglé conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

d) Un nouveau tarif ne peut être appliqué si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante le désapprouvent, si ce n'est conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 13 du présent Accord; en attendant la fixation des tarifs conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà en vigueur le demeurent.

Article 10. L'excédent des recettes sur les dépenses provenant, sur le territoire de l'autre Partie, du transport de trafic international par l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes peut être transféré au taux de change officiel. La procédure de ce transfert doit être conforme aux lois et règlements cambiaux de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes ont été réalisées.

Lorsque le régime des paiements entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, c'est cet accord qui s'applique.

Article 11. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante doivent fournir à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres dont elles peuvent raisonnablement avoir besoin pour examiner la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise désignée par la première Partie contractante. Ces relevés doivent contenir les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé par ladite

entreprise sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 12. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent régulièrement et fréquemment pour assurer une étroite collaboration dans tous les domaines intéressant l'application du présent Accord.

Article 13. 1) En cas de différend entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent tout d'abord de le régler par voie de négociations.

2) Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme ou le différend peut, à la demande de l'une des Parties, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, dont deux sont nommés chacun par une Partie et le troisième est nommé par les deux autres. Chacune des Parties doit nommer un arbitre dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception par l'une des Parties d'une notification de l'autre demandant, par la voie diplomatique, l'arbitrage du différend et le troisième arbitre doit être nommé dans un nouveau délai de 60 jours. Si l'une ou l'autre des Parties ne nomme pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si l'accord ne peut se faire sur le troisième arbitre, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer, selon le cas, un ou des arbitres. En pareil cas, le troisième arbitre doit être ressortissant d'un Etat tiers et préside le tribunal d'arbitrage.

3) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue conformément au paragraphe 2 du présent article.

Article 14. 1) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable d'amender les termes du présent Accord, elle peut à tout moment, demander des consultations avec l'autre Partie aux fins de la modification du présent Accord. Ces consultations doivent commencer dans les 60 jours suivant la date de la demande. Si l'amendement ne porte que sur l'annexe, la consultation a lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties. Si elles conviennent d'un texte nouveau ou révisé de l'annexe, l'amendement en la matière prend effet après avoir été confirmé par un échange de notes diplomatiques.

2) Si une convention générale multilatérale concernant le transport aérien entre en vigueur pour les deux Parties contractantes, le présent Accord doit être modifié de manière à être conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 15. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. Ladite notification doit être simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prendra fin 12 mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue 14 jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16. Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

Le présent Accord et tout échange de notes effectué conformément à l'article 14 doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Bruxelles, le 20 octobre 1975, en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
du Royaume de Belgique :

[Signé]

R. VAN ELSLANDE

Pour le Gouvernement
de la République de Corée :

[Signé]

IN SANG SONG

ANNEXE

1. Routes à desservir dans les deux sens par l'entreprise désignée par la République de Corée :

<i>Point de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Séoul		Bruxelles	

2. Routes à desservir dans les deux sens par l'entreprise désignée par le Royaume de Belgique :

<i>Point de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Bruxelles		Séoul	

II

Il est entendu que les « Points intermédiaires » et les « Points au-delà » sur les routes visées aux alinéas 1 et 2 du paragraphe I de l'annexe feront l'objet de consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Ces consultations commenceront soixante (60) jours après la réception par une Partie contractante de la demande écrite de consultation de l'autre Partie.

Les services convenus pourront être exploités en suivant l'itinéraire nord ou sud, ou tout autre itinéraire plus court qui pourra à l'avenir être mis à la disposition de chacune des Parties contractantes.

III

Aux fins de la bonne exécution du présent Accord, le type d'aéronef à exploiter sur les routes indiquées dans l'annexe et la fréquence d'exploitation de ces aéronefs seront déterminés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes avant l'inauguration dudit service et après que les entreprises désignées par les deux Parties contractantes se soient entendues sur les conditions techniques et commerciales des services convenus et que celles-ci aient été approuvées par les autorités aéronautiques desdites Parties.

