

**No. 32648**

---

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN  
AND NORTHERN IRELAND  
and  
REPUBLIC OF KOREA**

**Agreement concerning maritime transport. Signed at Seoul  
on 11 August 1994**

*Authentic texts: English and Korean.*

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
on 23 February 1996.*

---

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE  
ET D'IRLANDE DU NORD  
et  
RÉPUBLIQUE DE CORÉE**

**Accord concernant le transport maritime. Signé à Séoul le  
11 août 1994**

*Textes authentiques : anglais et coréen.*

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord  
le 23 février 1996.*

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA CONCERNING MARITIME TRANSPORT

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Korea (hereinafter referred to as “the Contracting Parties”);

Desiring to develop friendly relations between their two countries and to strengthen co-operation in the field of maritime transport, and acting in accordance with the principles of equality and mutual benefit;

Mindful of the provisions of the United Nations’ Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences done at Geneva on April 6, 1974<sup>2</sup> which entered into force on October 6, 1983;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

1. Each Contracting Party shall afford to vessels of the other Contracting Party the same treatment in its ports open to foreign commerce and navigation as it grants to its own vessels with regard to customs formalities, the levying of charges and port dues, freedom of access to, and the use of, ports as well as to all facilities afforded to shipping and commercial operations in respect of vessels, their crew, passengers and cargoes, and in particular with regard to the allocation of berths at ports, loading and unloading facilities and port services.

2. For the purposes of this Agreement the term “vessels of the other Contracting Party” shall mean:

(a) merchant vessels registered in the territories of the other Contracting Party as follows:

- (i) in the case of the United Kingdom vessels registered in Great Britain, Northern Ireland, the Isle of Man and the Channel Islands and in any territory to which the Agreement is extended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 13.
- (ii) in the case of the Republic of Korea vessels registered in the Republic of Korea.

However this term does not include:

(a) vessels exclusively used by the armed forces;

<sup>1</sup> Came into force on 10 July 1995, the date of the last of the notifications by which the Contracting Parties informed each other of the completion of the required constitutional procedures, in accordance with article 14 (1).

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1334, p. 15.

- (b) vessels for hydrographic, oceanographic and scientific research;
- (c) fishing vessels;
- (d) vessels destined for cabotage between the ports of each Contracting Party and for inland waterways navigation; and
- (e) vessels destined for providing port, roadstead and beach services, including pilotage, towing, assistance and rescue at sea.

#### ARTICLE 2

Each Contracting Party, (having regard to the principles of the United Nations' Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences done at Geneva on April 6, 1974), shall abstain from taking discriminatory measures with respect to the vessels of the other Contracting Party in relation to liner trade between the two countries and shall accord to the vessels of the other Contracting Party treatment no less favourable than that accorded to the vessels of third countries in relation to liner trade between either of the two countries and third countries.

#### ARTICLE 3

The Contracting Parties shall adopt, within the limits of their national laws and port regulations, all appropriate measures to facilitate and expedite maritime traffic, to prevent unnecessary delay to vessels, and to expedite and simplify as much as possible customs and other formalities required in ports.

#### ARTICLE 4

This Agreement shall not apply to cabotage. When vessels of one Contracting Party sail from one port to another in the territory of the other Contracting Party for discharging inward cargo and/or disembarking passengers from abroad or loading outward cargo and/or embarking passengers for foreign countries, it shall not be regarded as cabotage.

#### ARTICLE 5

1. Each of the Contracting Parties shall recognise the nationality of vessels of the other Contracting Party on the basis of the certificate of registry duly issued by the competent authorities of that Contracting Party in compliance with its relevant laws and regulations.
2. Each of the Contracting Parties shall recognise the documents of ships duly issued by the competent authorities of the other Contracting Party or those recognised by one Contracting Party and met without objection from the other Contracting Party.
3. In the case of recognition of tonnage certificates, each of the Contracting Parties shall recognise in the same way as set out above the International Tonnage Certificates under the 1969 International Tonnage Convention<sup>1</sup> and in such cases all port charges and expenses shall be calculated on the basis of these documents.

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1291, p. 3.

## ARTICLE 6

The proceeds accruing to one Contracting Party from shipping services rendered may be used for making payments in the territory of the other Contracting Party or be transferred from that territory, in accordance with the latter's national laws and regulations in force.

## ARTICLE 7

1. The judicial authorities of one Contracting Party shall not entertain any civil proceedings arising out of a claim of the master or a member of the crew of a vessel of the other Contracting Party relating to wages or to a contract of service without first giving notice to the consular officer of that Contracting Party, and shall decline to entertain the proceedings if the consular officer objects.

2. Without prejudice to the provisions of paragraph 1 of this Article, the judicial and administrative authorities of one Contracting Party shall not, except at the request or with the consent of the competent consular officer, exercise jurisdiction or intervene, as the case may be, in respect of any matter occurring on board a vessel of the other Contracting Party, including the detention on the vessel of any person provided that such detention is justifiable under the law of the former Contracting Party. These authorities may, however, exercise any civil jurisdiction which is not excluded by the provisions of paragraph 1 of this Article.

3. The provisions of paragraph 2 of this Article shall not apply:

- (a) in connection with any offence committed on board the vessel of one Contracting Party:
  - (i) if the consequences of the offence extend to the territory of the other Contracting Party;
  - (ii) if the offence is of a kind to disturb the peace of the territory of or the good order of the territorial sea or of any port of the other Contracting Party;
  - (iii) by or against a national of the other Contracting Party or by or against some person other than the master or a member of the crew;
  - (iv) which constitutes a grave offence under the law of the other Contracting Party; or
- (b) in connection with any action taken by the authorities with regard to customs, immigration, public health, the safety of life at sea, oil pollution, wireless telegraphy or any similar matter.

## ARTICLE 8

1. If any vessel of either Contracting Party becomes a maritime casualty or suffers any accident in the territorial waters or ports of the other Contracting Party, the latter shall give all possible assistance and attention to the vessel, crew, cargo and passengers in danger, and notify the appropriate authorities of the Contracting Party concerned in the quickest practicable way. No discrimination shall be exercised in the collection of charges incurred.

2. The vessel which has suffered an accident, its cargo, equipment and fittings, its stores and other articles from it provided they are not delivered for use or consumption in the territory of the other Contracting Party, shall not be liable to customs duties or other taxes of any kind imposed upon, or by reason of, importation.

3. Nothing in this Article shall prejudice any claim for salvage in respect of any assistance and attention given to a vessel, crew, cargo and passengers.

4. Vessels carrying nuclear substances or other dangerous or noxious substances, flying the flag of either Contracting Party should observe adequate precautionary measures to prevent, or diminish or control pollution of the territorial waters of the Contracting Parties as established for such vessels by international conventions.

#### ARTICLE 9

Each of the Contracting Parties shall recognise the seamen's identity documents issued by the competent authority of the other Contracting Party. These identity documents are:

- (a) in the case of the United Kingdom, a British Seaman's Card; and
- (b) in the case of the Republic of Korea, a Seaman's Book issued by the Republic of Korea.

#### ARTICLE 10

Subject to the immigration laws of the United Kingdom and the Republic of Korea respectively, a seaman holding a passport or the appropriate seaman's identity document specified in Article 9, shall:

- (a) be admitted into the United Kingdom or the Republic of Korea as the case may be, for temporary shore leave when the vessel on which he is engaged as a member of the crew is in a United Kingdom port or a port in the Republic of Korea;
- (b) be permitted to leave the United Kingdom or the Republic of Korea respectively upon the termination of his engagement on a vessel as a member of the crew where this takes place in a United Kingdom port or a port in the Republic of Korea;
- (c) be admitted into the United Kingdom or the Republic of Korea respectively for the purpose of joining a vessel as a member of the crew provided that he is in possession of a written declaration from the shipping company or its agents that he is to join a specified vessel at a specified port.

#### ARTICLE 11

Each Contracting Party shall abstain from discriminatory treatment of the shipping companies of the other Contracting Party with regard to the establishment of branch offices to operate their own services in accordance with the applicable laws and regulations of the Contracting Parties.

## ARTICLE 12

1. With a view to assuring full implementation of this Agreement and facilitating maritime transport between their two countries, the Contracting Parties shall establish a Joint Consultative Committee which shall be composed of the representatives of each Government and of the maritime industry.
2. The Joint Consultative Committee shall meet as requested by one Contracting Party or the other, alternately in Seoul and London, to:
  - (a) review the situation with regard to developments in bilateral and cross trade operations to and from each country;
  - (b) study the ways of enhancing co-operation in private maritime sectors; and
  - (c) discuss other matters relating to the improvement of maritime transport relations including the furtherance of co-operation and mutual assistance in international organisations.

## ARTICLE 13

1. This Agreement shall apply in the case of the United Kingdom to Great Britain, Northern Ireland, the Isle of Man, the Channel Islands and to any territory to which the Agreement is extended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 13 and in the case of the Republic of Korea to the territory of the Republic of Korea.
2. This Agreement may be extended to any territory for whose international relations the Government of the United Kingdom is responsible by an Exchange of Notes between the Contracting Parties.
3. The termination of this Agreement under Article 14 thereof shall terminate its application to any territory to which it has been extended under this Article.

## ARTICLE 14

1. Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party of the completion of the procedures required by its constitution to bring this Agreement into force. This Agreement shall enter into force on the date of the later notification by Exchange of Notes through the diplomatic channel.
2. This Agreement may be terminated by either Contracting Party by giving written notice through the diplomatic channel to the other Contracting Party which shall enter into force six months after the date of such notice.

## ARTICLE 15

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend the terms of this Agreement, it may at any time request by written notice consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement.

2. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request.

3. The agreed Amendment shall come into force as soon as it has been confirmed through an Exchange of Notes through the diplomatic channel.

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

Done in duplicate at Seoul this 11th day of August 1994 in the English and Korean languages, both texts being equally authoritative.

For the Government  
of the United Kingdom of Great Britain  
and Northern Ireland:

T. G. HARRIS

For the Government  
of the Republic of Korea:

HAN SUNG JOO

---

[KOREAN TEXT — TEXTE CORÉEN]

## 영국 정부와 대한민국 정부간의 해상운송에 관한 협정

영국 정부와 대한민국 정부(이하 '계약당사국'이라 한다)는,

양국간의 우호관계 증진 및 해운분야에서의 협력 강화를 희망하며  
호혜평등의 원칙에 따라 행동하고,

1974년 4월 6일 제네바에서 채택되어 1983년 10월 6일 발효된 정기선  
동맹의 행동규범에 관한 유엔협약의 조항에 유념하여,

다음과 같이 합의하였다.

### 제 1 조

1. 각 계약당사국은 대외통상 및 항해에 개방되어 있는 자국 항구안에서  
타방 계약당사국 선박에 대하여 통관절차·수수료 및 항만 사용료의 부과,  
항만 접근의 자유 및 사용과 아울러 선박·선원·승객 및 화물에 대한 해운  
및 상업적 운용과 특히, 항만에서의 선석배정·선적 및 하역시설과 항만·  
구역에 관련하여 부여되는 모든 시설에 대하여 자국 선박에 부여하는 것과  
동일한 대우를 부여한다.

2. 이 협정의 목적상 "타방 계약당사국의 선박"이라 함은,

가. 다음과 같이 타방 계약당사국 영토안에 등록된 상선을 말한다.

- (1) 영국의 경우, 영국본토·북부 아일랜드·맨섬·채널제도 및  
제13조2항 규정에 따라 이 협정의 적용이 확대되는 영토에  
등록된 선박



- (2) 한국의 경우, 대한민국 영토에 등록된 선박  
그러나 다음 선박은 포함되지 아니한다.
- (가) 군 전용선박
- (나) 수로측량·해양학 및 과학적 연구에 사용되는 선박
- (다) 어 선
- (라) 각 계약당사국 항만간의 연안항해 및 내륙수로 항해를  
목적으로 하는 선박
- (마) 도선·예인·지원 및 해상구조를 포함한 항만·정박지 및  
해변역무를 목적으로 하는 선박

## 제 2 조

각 계약당사국은 (1974년 4월 6일 제네바에서 채택된 정기선동맹의 행동  
규범에 관한 유엔협약의 원칙에 유의하면서), 양국간 정기선 교역과 관련하여  
타방 계약당사국 선박에 대하여 차별적 조치를 취하지 아니하며, 일방계약국과  
제3국간 정기선 교역과 관련하여 제3국 선박에 부여되는 것보다 불리하지 아니한  
대우를 타방 계약당사국 선박에 부여한다.

## 제 3 조

계약당사국은 자국 국내법 및 항만규정의 범위내에서 해상수송을 촉진하고  
신속히 하며, 선박에 대한 불필요한 지연을 방지하고 항구안에서 요구되는  
통관 및 그밖의 다른 절차를 가능한 한 신속하고 간소하게 하기 위하여 모든  
적절한 조치를 취한다.

## 제 4 조

이 협정은 연안항해에는 적용되지 아니한다. 일방 계약당사국 선박이  
수입화물의 하역 및 (또는) 해외로부터의 여객하선 또는 수출화물의 선적

및 (또는) 외국행 여객의 승선을 위하여 타방 체약당사국 영토안의 한 항구에서 다른 항구로 항해할 때에는 연안항해로 간주되지 아니한다.

### 제 5 조

1. 각 체약당사국은 자국의 관계법령에 따라 권한있는 당국에 의하여 정당하게 발급된 등록증명서에 기초하여 타방 체약당사국 선박의 국적을 인정한다.
2. 각 체약당사국은 타방 체약당사국의 권한있는 당국에 의하여 정당하게 발급된 선박서류 또는 일방 체약당사국에 의하여 인정되고 타방 체약당사국으로부터 이의가 제기되지 아니한 선박서류를 인정한다.
3. 톤수증명서 인정의 경우, 각 체약당사국은 1969년의 국제톤수협약에 따른 국제톤수증명서 규정과 같은 방법으로 이를 인정하며, 그러한 경우, 모든 항만수수료 및 비용은 이들 서류에 기초하여 계산된다.

### 제 6 조

타방 체약당사국내에서 해운구역의 제공으로 일방 체약당사국에 발생하는 수익은 타방 체약당사국의 유효한 법령에 따라 당해국 영토안에서의 지불에 사용되거나 그 국가로부터 이전될 수 있다.

### 제 7 조

1. 일방 체약당사국의 사법당국은 타방 체약당사국의 영사관원에게 사전 통보하지 아니하고는, 임금 또는 용역계약과 관련하여 타방 체약당사국 선박의 선장 또는 선원의 고소로 발생하는 어떠한 민사소송도 받아 들이지 아니하며 동 영사관원이 반대하는 경우에는 소송의 접수를 거부한다.

2. 이조 1항의 규정을 침해하지 아니할 것으로 하여, 일방 계약당사국의 사법 및 행정당국은 권한있는 영사관원의 요청이나 동의가 있는 경우를 제외하고는, 동 계약당사국 법에 의거 정당한 어떤 자의 타방 계약당사국 선박상의 구류를 포함하여 동 선박의 선상에서 발생하는 어떠한 문제에 대하여도 재판권을 행사하거나 간여하지 아니한다. 그러나 이들 당국은 제1항에 의하여 배제되지 아니한 모든 민사재판권을 행사할 수 있다.

3. 제2항의 규정은 다음 사항에는 적용되지 아니한다.

가. 일방 계약당사국 선박의 선상에서 발생한 모든 범죄와 관련하여

- (1) 범죄의 결과가 타방 계약당사국 영토에까지 확대되는 경우
- (2) 범죄가 타방 계약당사국 영토의 평화를 저해하거나, 영해 또는 여하한 항구의 질서를 저해하는 경우
- (3) 타방 계약당사국의 국민에 의한(또는 대한) 경우 또는 선장이나 선원을 제외한 어떤 자에 의한(또는 대한) 경우
- (4) 타방 계약당사국의 법률에 의거 중대한 범죄를 구성하는 경우

나. 관세·이민·공중보건·해상에서의 인명 안전·유류오염·무선전신 또는 그밖의 다른 유사문제와 관련하여 동 당국에 의하여 취하여진 조치와 연관된 사항

## 제 8 조

1. 일방 계약당사국의 선박이 타방 계약당사국의 영해 또는 항구에서 해난사고를 당하거나 사고를 입는 경우, 타방 계약당사국은 위험에 처해있는 선박·선원·화물 및 승객에 대하여 모든 가능한 지원과 주의를 기울여야 하며, 가장 신속한 실행 가능한 방법으로 당해 계약당사국의 관계기관에 통보하여야 한다. 어떠한 차별도 발생된 비용 징수에 있어 행하여지지 아니한다.

2. 사고를 당한 선박, 그 화물, 장비 및 부속물, 그 저장물 및 그밖의 다른 물품에는 타방 계약당사국 영토안에서 사용 또는 소비를 위하여 인도되지 아니한 경우에는, 관세나 수입에 대하여 또는 그 이유로 부과되는 그밖의 다른 어떤 종류의 세금도 부과하지 아니한다.

3. 이 조의 어떠한 규정도 선박·선원·화물 및 승객에 주어지는 지원 및 주의에 대하여 구조를 위한 어떠한 청구를 침해하지 아니한다.

4. 핵물질 또는 그밖의 다른 위험물질 또는 유해물질을 운반하는, 일방 계약당사국 국기를 게양한 선박은 국제협약에 의거 그러한 선박을 규율하는 타방 계약당사국의 영해 오염을 사전에 방지, 감소 또는 억제하기 위하여 적절한 예방조치를 준수하여야 한다.

#### 제 9 조

각 계약당사국은 타방 계약당사국의 권한있는 당국에 의하여 발급된 선원의 신분증명서를 인정한다. 이러한 신분서류는 다음과 같다.

- 가. 영국의 경우, 영국 선원카드
- 나. 대한민국의 경우, 대한민국이 발급한 선원수첩

#### 제 10 조

영국과 대한민국 각자의 출입국 법률에 따를 것으로 하여 여권 또는 제9조에 명시된 적절한 선원 신분서류를 소지한 선원은,

- 가. 선원의 일원으로서 종사하고 있는 선박이 영국 또는 대한민국의 항구에 있을 경우 일시적 상륙을 위하여 영국 또는 대한민국으로 입국이 허용된다.
- 나. 영국 또는 대한민국의 항구안에서 선원의 일원으로 선박에서의 종사기간이 만료되는 경우, 각각 영국 또는 대한민국을 떠나는 것이 허용된다.

- 다. 특정항구에서 특정선박에 승선하고자 하는 자가 해운회사 또는 그 대리기관의 신고서를 소유하고 있는 경우, 선원의 일원으로서 선박에 승선할 목적으로 각각 영국과 대한민국으로의 입국이 허용된다.

#### 제 11 조

각 계약당사국은 계약당사국의 적용 가능한 법령에 따라, 타방 계약당사국 해운회사의 자체 역무를 운영하기 위한 지사설치와 관련, 동 해운회사에 차별적 대우를 하지 아니한다.

#### 제 12 조

1. 이 협정의 완전한 이행 보장 및 양국간 해상운송 촉진을 목적으로, 계약당사국은 각국 정부와 해운사업의 대표로 구성되는 공동협의위원회를 설치한다.

2. 공동협의위원회는 다음과 같은 목적으로 일방 또는 타방 계약당사국의 요청에 따라 런던과 서울에서 교대로 개최된다.

- 가. 각국의 양자 및 교차무역운영 발전에 관한 현황 검토
- 나. 민간해상부문에서의 협력 증진 방안 연구
- 다. 국제기구에서의 협력 및 상호 지원 확대를 포함하여 해상 운송의 개선과 관련된 그밖의 다른 문제 토의

#### 제 13 조

1. 이 협정은 영국의 경우 영국본토·북부아일랜드·맨섬·채널제도 및 제13조2항의 규정에 따라 이 협정이 확대 적용되는 그밖의 영토에, 대한민국의 경우 대한민국 영토에 적용된다.

2. 이 협정은 계약당사국간 각서교환에 의하여, 영국 정부가 국제 관계에 대하여 책임을 지는 모든 영토에 확대될 수 있다.

3. 제14조에 의한 이 협정의 종료는 이 조에 따라, 확대된 모든 영토에 대하여도 그 적용이 종료된다.

#### 제 14 조

1. 각 계약당사국은 이 협정의 발효를 위하여 자국 헌법에 의하여 요구되는 절차 완료를 타방 계약당사국에 통보한다. 이 협정은 외교경로를 통한 교환각서의 최종 통보일에 발효한다.

2. 이 협정은 일방 계약당사국이 외교경로를 통하여 서면으로 타방 당사국에 통보한 6월 후에 종료된다.

#### 제 15 조

1. 계약당사국의 일방이 이 협정의 조건 개정을 희망하는 경우에는 동 계약당사국은 언제든지 이 협정의 개정을 위한 타방 계약당사국과의 협의를 서면으로 요청할 수 있다.

2. 그러한 협의는 요청일부터 60일 이내에 게시한다.

3. 합의된 개정은 외교경로를 통한 각서교환으로 이를 확인하는 시점에 발효된다.

이상의 증거로 하기 서명자는 각자의 정부에 의하여 정당하게 권한을 위임받아 이 협정에 서명하였다.

1994년 8월 // 일 서울에서 동등하게 정본인 영어 및 한국어로 각 2부 작성하였다.

영국 정부를 위하여

대한민국 정부를 위하여

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE CONCERNANT LE TRANSPORT MARITIME

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République de Corée (ci-après dénommés les « Parties contractantes »),

Désireux de renforcer les relations d'amitié entre les deux pays et de favoriser la coopération en matière de transport maritime, et agissant conformément aux principes de l'égalité et de l'avantage mutuel,

Ayant présentes à l'esprit les dispositions de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, conclue à Genève le 6 avril 1974<sup>2</sup> et entrée en vigueur le 6 octobre 1983,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article 1*

1. Chacune des Parties contractantes accordera aux navires de l'autre Partie contractante le même traitement dans ses ports ouverts au commerce et à la navigation étrangers, qu'elle accorde à ses propres navires en ce qui concerne les formalités douanières, les droits et redevances portuaires, la liberté d'accéder aux ports et de les utiliser ainsi que les facilités accordées aux opérations maritimes et commerciales en ce qui concerne les navires, leur équipage, leurs passagers et leur cargaison, lesdites facilités incluant la désignation d'emplacements d'amarrage à quai, les installations et services de chargement et de déchargement et les services portuaires.

2. Aux fins du présent Accord, par « navires de l'autre Partie contractante », il faut entendre :

a) Les navires marchands immatriculés dans les territoires de l'autre Partie contractante, comme suit :

- i) Pour ce qui est du Royaume-Uni, les navires immatriculés en Grande-Bretagne, en Irlande du Nord, dans l'île de Man et dans les îles anglo-normandes et dans tout territoire auquel est étendue l'application du présent Accord conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 13;
- ii) Pour ce qui est de la République de Corée, les navires immatriculés en République de Corée.

Toutefois, le mot ne s'entend pas :

a) Des navires utilisés exclusivement par les forces armées;

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 10 juillet 1995, date de la dernière des notifications par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises, conformément au paragraphe 1 de l'article 14.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1334, p. 15.

b) Des navires affectés à la recherche hydrographique, océanographique et scientifique;

c) Des bateaux de pêche;

d) Des navires destinés au cabotage entre les ports de chacune des Parties contractantes et à la navigation; et

e) Des navires assurant des services dans les ports, les rades et les plages, notamment le pilotage, le remorquage, l'assistance et le sauvetage en mer.

#### *Article 2*

Chacune des Parties contractantes (ayant présents à l'esprit les principes de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, conclue à Genève le 6 avril 1974) s'abstient de mesures discriminatoires à l'égard des navires de l'autre Partie contractante pour ce qui est des services de transport maritime entre les deux pays et accorde aux navires de l'autre Partie contractante un traitement qui ne sera pas moins favorable que celui qui est accordé aux navires de pays tiers en ce qui concerne le commerce maritime entre l'un ou l'autre pays et des pays tiers.

#### *Article 3*

Dans les limites de leur législation nationale et de leur réglementation portuaire, les Parties contractantes prendront toutes mesures appropriées pour faciliter et accélérer le trafic maritime, empêcher que les navires ne soient inutilement retardés et accélérer et simplifier autant que faire se peut l'accomplissement des formalités douanières et autres formalités portuaires requises.

#### *Article 4*

Les dispositions du présent Accord ne s'appliqueront pas au cabotage. N'est pas considéré comme cabotage le fait pour les navires de l'une des Parties contractantes de naviguer d'un port à un autre situé sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins d'y décharger une cargaison à destination du territoire de cette autre Partie contractante ou d'y débarquer des passagers venant de pays étrangers ou aux fins de charger une cargaison ou d'embarquer des passagers à destination de pays étrangers.

#### *Article 5*

1. Chacune des Parties contractantes reconnaîtra la nationalité des navires de l'autre Partie contractante en fonction du certificat d'immatriculation que les autorités compétentes de cette Partie contractante auront dûment délivré conformément à la législation et à la réglementation pertinentes de ladite Partie contractante.

2. Chacune des Parties contractantes acceptera les papiers de bord dûment délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante ou ceux qui auraient été acceptés par l'une des Parties contractantes et auxquels l'autre Partie contractante n'aurait pas fait objection.

3. Pour ce qui est de l'acceptation des certificats de jaugeage, chacune des Parties contractantes acceptera de la même manière qu'il est décrit ci-dessus les certificats internationaux délivrés en vertu de la Convention internationale de 1969



sur le jaugeage des navires<sup>1</sup>, auquel cas tous les droits et redevances portuaires seront calculés sur la base desdites pièces.

#### *Article 6*

Les recettes provenant de services maritimes assurés par l'une des Parties contractantes pourront servir à effectuer des paiements sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en être transférés, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur dans ce dernier Etat.

#### *Article 7*

1. Les autorités judiciaires de l'une des Parties contractantes n'intenteront aucune poursuite civile du fait d'une réclamation présentée par le capitaine ou un membre d'équipage du navire de l'autre Partie contractante et portant sur les salaires ou un contrat de service avant d'en avoir informé le fonctionnaire consulaire de cette Partie contractante, et s'abstiendront de donner suite à la procédure si le fonctionnaire consulaire émet une objection à cet égard.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 du présent article, les autorités judiciaires et administratives de l'une des Parties contractantes n'auront pas compétence et ne pourront intervenir, selon le cas, à l'occasion de tout incident survenu à bord du navire de l'autre Etat contractant, y compris la détention à bord du navire de personnes (sous réserve que la détention soit légitime au regard de la législation de la première Partie contractante), sauf si le fonctionnaire consulaire compétent le demande ou y consent. Toutefois, ces autorités auront compétence en matière civile à laquelle s'appliqueraient les dispositions du paragraphe 1 du présent article.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne s'appliqueront pas :

a) En cas d'infraction commise à bord du navire de l'une des Parties contractantes :

- i) Si les effets de l'infraction s'étendent au territoire de l'autre Partie contractante;
- ii) Si l'infraction est de nature à troubler l'ordre public du territoire ou le bon ordre dans la mer territoriale ou les ports de l'autre Partie contractante;
- iii) Si l'infraction est commise par un ressortissant de l'autre Partie contractante ou à son encontre, ou par une personne autre que le capitaine ou un membre d'équipage, ou à son encontre;
- iv) Si l'infraction commise est réputée grave au regard de la législation de l'autre Partie contractante; ou

b) A l'occasion de mesures prises par les autorités en matière de douanes, d'immigration, d'hygiène publique, de sécurité des personnes en mer, de pollution par hydrocarbures, de télégraphie sans fil ou de toute autre question similaire.

#### *Article 8*

1. En cas de sinistre ou d'accident maritime survenant à un navire de l'une des Parties contractantes dans les eaux territoriales ou les ports de l'autre Partie contractante, cette autre Partie contractante fournira toute l'assistance et l'attention possibles au navire, comme à son équipage, ses passagers et sa cargaison en danger,

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1291, p. 3.

et en avisera dès que possible les autorités compétentes de la Partie contractante dont le navire relève. Il ne sera fait preuve d'aucune discrimination lors de la perception des redevances encourues.

2. Le navire impliqué dans un accident ainsi que sa cargaison, son matériel et ses installations, ses approvisionnements et autres articles qu'il contient seront exonérés de toutes taxes douanières ou autres redevances imposées aux motifs d'importation, sous réserve qu'ils ne soient pas offerts à l'utilisation ou à la consommation sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Aucune disposition du présent article ne saurait porter atteinte aux créances du chef de sauvetage résultant de l'assistance et de l'attention prêtées à un navire, à son équipage, à sa cargaison et à ses passagers.

4. Les navires transportant des substances nucléaires ou autres substances dangereuses ou nocives, et battant pavillon de l'une des Parties contractantes, devront prendre les mesures de précaution voulues pour empêcher, réduire ou maîtriser la pollution dans les eaux territoriales des Parties contractantes, dans les conditions prévues par les conventions internationales.

#### *Article 9*

Chacune des Parties contractantes reconnaîtra les pièces d'identité délivrées aux gens de mer par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante. Il s'agit :

a) Pour ce qui est du Royaume-Uni, de la carte d'identité britannique des gens de mer; et

b) Pour ce qui est de la République de Corée, du livret d'inscrit maritime délivré par la République de Corée.

#### *Article 10*

Sous réserve des législations respectives du Royaume-Uni et de la République de Corée sur l'immigration, les gens de mer porteurs d'un passeport ou de la pièce d'identité appropriés des gens de mer décrite à l'article 9, seront :

a) Admis au Royaume-Uni ou en République de Corée selon le cas en congé à terre temporaire lorsque le navire dont ils sont membres d'équipage se trouve dans un port du Royaume-Uni ou de la République de Corée;

b) Autorisés à quitter le territoire du Royaume-Uni ou de la République de Corée selon le cas lorsque leur engagement en tant que membres d'équipage d'un navire prend fin alors qu'ils se trouvent dans un port du Royaume-Uni ou de la République de Corée;

c) Admis au Royaume-Uni ou en République de Corée selon le cas aux fins de rejoindre un navire en tant que membres d'équipage sous réserve qu'ils soient en possession d'une déclaration écrite de la compagnie maritime ou des agents de celle-ci indiquant qu'ils doivent rejoindre tel navire dans tel port.

#### *Article 11*

Chacune des Parties contractantes s'abstiendra de tout traitement discriminatoire à l'égard des compagnies maritimes de l'autre Partie contractante pour ce qui est de l'établissement d'agences chargées d'exploiter les propres services de ces compagnies conformément à la législation et à la réglementation applicables des Parties contractantes.

### Article 12

1. En vue d'assurer la pleine exécution du présent Accord et de faciliter les transports maritimes entre leurs deux pays, les Parties contractantes constitueront un Comité consultatif mixte, qui se composera de représentants des deux Gouvernements et du secteur maritime.

2. Le Comité consultatif mixte se réunira à la demande de l'une des Parties, alternativement à Séoul et à Londres en vue :

a) De faire le point de la situation en ce qui concerne les opérations commerciales bilatérales et réciproques en provenance ou en direction de chacun des deux pays;

b) D'étudier les moyens de favoriser la coopération dans les secteurs maritimes privés;

c) D'étudier toute autre question intéressant l'amélioration des relations en matière de transports maritimes, y compris le renforcement de la coopération et de l'assistance mutuelle dans les organisations internationales.

### Article 13

1. Les dispositions du présent Accord s'appliqueront à la Grande-Bretagne, à l'Irlande du Nord, à l'île de Man, aux îles anglo-normandes et à tout territoire auquel l'application de l'Accord sera étendue conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 13, pour ce qui est du Royaume-Uni, et au territoire de la République de Corée, pour ce qui est de la République de Corée.

2. L'application du présent Accord pourra être étendue à tout territoire dont le Gouvernement du Royaume-Uni assure les relations internationales par un échange de notes entre les Parties contractantes.

3. La cessation du présent Accord conformément aux dispositions de l'article 14 mettra fin à l'application de l'Accord à tout territoire auquel celui-ci aurait été étendu en vertu du présent article.

### Article 14

1. Chacune des Parties contractantes notifiera l'autre Partie contractante de l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur du présent Accord. L'Accord entrera en vigueur à la date de la dernière des notifications effectuée par échange de notes effectué par la voie diplomatique.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra mettre fin au présent Accord en adressant une notification écrite à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique, auquel cas le présent Accord prendra fin six mois après la date de ladite notification.

### Article 15

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable d'amender les dispositions du présent Accord, elle pourra à tout moment demander par écrit que des consultations soient tenues avec l'autre Partie contractante à cette fin.

2. Les consultations seront entamées dans les soixante jours à compter de la date de la demande.

3. L'amendement dont il aura été convenu entrera en vigueur dès que confirmation en aura été donnée au moyen d'un échange de notes effectué par la voie diplomatique.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Séoul, le 11 août 1994, en deux exemplaires, en langues anglaise et coréenne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne  
et d'Irlande du Nord :

T. G. HARRIS

Pour le Gouvernement  
de la République de Corée :

HAN SUNG JOO

---