

**No. 32775**

---

**GERMANY  
and  
VIET NAM**

**Agreement concerning maritime shipping. Signed at Bonn on  
29 June 1993**

*Authentic texts: German and Vietnamese.*

*Registered by Germany on 3 April 1996.*

---

**ALLEMAGNE  
et  
VIET NAM**

**Accord relatif à la navigation maritime. Signé à Bonn le  
29 juin 1993**

*Textes authentiques : allemand et vietnamien.*

*Enregistré par l'Allemagne le 3 avril 1996.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER REGIERUNG DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REGIERUNG DER SOZIALISTISCHEN REPUBLIK VIETNAM ÜBER DIE SEESCHIFFFAHRT

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Regierung der Sozialistischen Republik Vietnam –

in dem Wunsch, die harmonische Entwicklung der Seeschiffahrtsbeziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Sozialistischen Republik Vietnam, die sich auf die Prinzipien der beiderseitigen Interessen und der Gleichbehandlung zwischen den beiden Ländern gründen, zu gewährleisten und in dem Wunsch, die freie internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet soweit wie möglich zu verstärken,

in der Erkenntnis, daß der bilaterale Warenaustausch von einem wirksamen Dienstleistungsaustausch begleitet werden soll –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

In diesem Abkommen bezeichnen

1. der Ausdruck „zuständige Seeschiffahrtsbehörde“
  - a) in der Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr und die ihm nachgeordneten Behörden,
  - b) in der Sozialistischen Republik Vietnam das Ministerium für Verkehrs- und Transportwesen und die ihm nachgeordneten Behörden;
2. der Ausdruck „Schiff einer Vertragspartei“ jedes Schiff, das nach den Rechtsvorschriften dieser Vertragspartei ihre Flagge führt und gemäß ihren Gesetzen in ein Register eingetragen ist. Dieser Ausdruck umfaßt nicht Kriegsschiffe und Fischereifahrzeuge. Im Hinblick auf die Anwendung der Artikel 2, 5, 8, 9, 10, 12, 13, 14 und 15 gilt als „Schiff einer Vertragspartei“ auch jedes Schiff unter der Flagge eines dritten Staates, das von einem Seeschiffahrtsunternehmen einer der Vertragsparteien eingesetzt wird;

3. der Ausdruck „Seeschiffsunternehmen einer Vertragspartei“ ein Seeschiffe einsetzendes Beförderungsunternehmen, das seinen Firmensitz im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei hat und von ihr nach Maßgabe ihrer Rechtsvorschriften als „Seeschiffsunternehmen“ anerkannt ist;
4. der Ausdruck „Besatzungsmitglied“ den Kapitän und jede Person, die während der Reise Aufgaben oder Dienste an Bord wahrzunehmen hat und deren Name in der Musterrolle des Schiffes aufgeführt ist;
5. der Ausdruck „Passagiere“ die Personen, die auf dem Schiff einer Vertragspartei reisen und nicht angestellt beziehungsweise mit irgendeiner Aufgabe an Bord dieses Schiffes betraut sind, und deren Name in der Passagierliste des besagten Schiffes enthalten ist.

#### Artikel 2

(1) Die Vertragsparteien kommen überein, die Entwicklung des Seeverkehrs zwischen ihren beiden Ländern zu fördern. Sie werden sich jeglicher Maßnahmen enthalten, die dem ungehinderten internationalen Seeverkehr sowie der uneingeschränkten Beteiligung der Seeschiffsunternehmen der beiden Vertragsparteien an der Beförderung der im Rahmen ihres bilateralen Außenhandels ausgetauschten Waren sowie am Seeverkehr zwischen ihrem jeweiligen Land und Drittländern abträglich sein könnten.

(2) Die Schiffe jeder Vertragspartei sind berechtigt, zwischen dem internationalen Handelsverkehr geöffneten Häfen der beiden Vertragsparteien zu fahren und Fahrgäste und Güter zwischen den Vertragsparteien sowie zwischen jeder von ihnen und Drittländern zu befördern.

(3) Das Recht von Seeschiffsunternehmen aus Drittländern sowie von Schiffen unter der Flagge eines Drittstaats, sich an der Beförderung der im bilateralen Außenhandel der beiden Vertragsparteien ausgetauschten Waren zu beteiligen, wird durch dieses Abkommen nicht berührt.

(4) Die von Seeschiffsunternehmen der Vertragsparteien befrachteten Schiffe genießen dieselben Vergünstigungen, wie wenn sie die Flagge einer Vertragspartei führten.

#### Artikel 3

(1) Dieses Abkommen berührt nicht die Verpflichtungen aus anderen internationalen Übereinkünften, welche die Vertragsparteien geschlossen haben und im besonderen nicht die Verpflichtungen, die sich für die Bundesrepublik Deutschland aus ihrer Mitgliedschaft in den Europäischen Gemeinschaften ergeben.

(2) Beide Vertragsparteien streben an, die einschlägigen internationalen Übereinkünfte über Schiffssicherheit, über die sozialen Bedingungen der Seeleute, über den Transport gefährlicher Güter und über den Meeresumweltschutz zu ratifizieren.

#### Artikel 4

Jede Vertragspartei unterläßt jegliche diskriminierenden Handlungen gegenüber Schiffen und Besatzungsmitgliedern der anderen Vertragspartei im Seeverkehr zwischen beiden Ländern.

#### Artikel 5

(1) Jede Vertragspartei gewährt auf der Grundlage der Gegenseitigkeit in ihren Häfen, Hoheitsgewässern und anderen ihrer Zuständigkeit unterliegenden Gewässern den Schiffen der anderen Vertragspartei die gleiche Behandlung wie ihren eigenen im internationalen Verkehr eingesetzten Schiffen, insbesondere beim Zugang zu den Häfen, Aufenthalt in den Häfen und Verlassen der Häfen, bei der Benutzung der Hafenanlagen für den Güter- und Passagierverkehr sowie beim Zugang zu allen Dienstleistungen und anderen bestehenden Einrichtungen.

(2) Die in Absatz 1 erwähnte Gegenseitigkeit erstreckt sich auch auf das Recht der Seeschiffsunternehmen beider Vertragsparteien auf Zugang zur Ausübung von kommerziellen Tätigkeiten entsprechend den Gesetzen, die auf seiten der jeweiligen Vertragspartei gelten.

#### Artikel 6

Jede Vertragspartei gewährt den Seeschiffsunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, Einnahmen aus Dienstleistungen der Seeschifffahrt im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei für Zahlungen im Zusammenhang mit der Schifffahrt zu verwenden oder sie in frei konvertierbarer Währung ins Ausland zu transferieren. Der Transfer soll auf der Grundlage des amtlichen Wechselkurses und innerhalb der üblichen Frist vorgenommen werden. Alle Zahlungen und Transfers werden in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Verordnungen durchgeführt, die in den Gebieten der jeweiligen Vertragspartei Anwendung finden.

#### Artikel 7

Dieses Abkommen berührt nicht die geltenden Rechtsvorschriften der Vertragsparteien über

1. das Vorrecht der eigenen Flagge für die nationale Küstenschifffahrt, Bergungs-, Bugsier-, Lots- und andere Dienste, die den eigenen Seeschiffs- oder sonstigen Unternehmen

sowie Staatsangehörigen vorbehalten sind; es handelt sich jedoch nicht um Küstenschifffahrt, wenn ein Schiff einer Vertragspartei zwischen Häfen der anderen Vertragspartei fährt, um aus einem Drittland beförderte Güter und Fahrgäste zu löschen beziehungsweise auszuschiefen oder Güter und Fahrgäste zur Beförderung in ein Drittland an Bord zu nehmen;

2. die Lotsenannahmepflicht für Schiffe;
3. Schiffe, die Aufgaben des öffentlichen Dienstes wahrnehmen;
4. Meeresforschungsaktivitäten;
5. das Vorrecht der Seevermessung in den eigenen Hoheitsgewässern;
6. die Rechte beider Vertragsparteien, Maßnahmen zum Schutz ihrer Sicherheit und der öffentlichen Gesundheit oder zur Verhütung von Krankheiten und Seuchen bei Tieren oder Pflanzen zu ergreifen.

#### Artikel 8

(1) Die Schiffe jeder Vertragspartei sowie ihre Besatzungen, Fahrgäste und Ladungen unterliegen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei deren geltenden Rechtsvorschriften.

(2) Die Schiffe des Seeschiffahrtsunternehmens oder der Seeschiffahrtsunternehmen jeder Vertragspartei unterliegen, solange sie sich im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befinden, deren Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften über das Ein- und Auslaufen der im internationalen Seeverkehr eingesetzten Schiffe in ihr oder aus ihrem Hoheitsgebiet sowie über den Betrieb und die Führung solcher Schiffe.

(3) Fahrgäste, Besatzungsmitglieder und Versender von Gütern müssen die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften über Einreise, Aufenthalt und Ausreise der Fahrgäste und Besatzungen sowie Einfuhr, Ausfuhr und Lagerung von Gütern, insbesondere die Vorschriften über Landgangsformalitäten, Einwanderung, Zoll, Steuern und Quarantäne, einhalten.

#### Artikel 9

Die Vertragsparteien ergreifen im Rahmen ihrer Gesetze und Hafenordnungen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Beförderung auf dem Seeweg zu erleichtern und zu fördern, um unnötige Verlängerungen der Liegezeiten zu vermeiden und die Erledigung der Zoll- und sonstigen in den Häfen zu beachtenden Formalitäten nach Möglichkeit zu beschleunigen und zu vereinfachen sowie

den Gebrauch vorhandener, der Entsorgung dienender Einrichtungen zu erleichtern.

#### Artikel 10

(1) Die von einer Vertragspartei entsprechend den einschlägigen internationalen Übereinkünften ausgestellten anerkannten und an Bord eines Schiffes dieser Vertragspartei befindlichen Schiffspapiere werden auch von der anderen Vertragspartei anerkannt.

(2) Schiffe, die einen amtlich ausgestellten Meßbrief einer Vertragspartei vorweisen, sind von einer erneuten Vermessung in den Häfen der anderen Vertragspartei befreit. Bei der Berechnung der Hafengebühren werden diese Papiere zugrunde gelegt.

#### Artikel 11

(1) Jede der Vertragsparteien erkennt die von den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei ausgestellten Reisedokumente und Patente an und gewährt den Inhabern dieser Dokumente die in Artikel 12 genannten Rechte.

(2) Die Reisedokumente sind für die Bundesrepublik Deutschland und für die Sozialistische Republik Vietnam der Reisepaß oder das Seefahrtsbuch.

#### Artikel 12

(1) Jede Vertragspartei gestattet den Besatzungsmitgliedern eines Schiffes der anderen Vertragspartei, die Inhaber eines der in Artikel 11 genannten Reisedokumente sind, während der Liegezeit des Schiffes in einem ihrer Häfen ohne Aufenthaltsgenehmigung vor der Einreise (Visum) in Übereinstimmung mit den im Aufenthaltsland geltenden einschlägigen Gesetzen und sonstigen Vorschriften an Land zu gehen und sich im Gebiet des Hafenorts aufzuhalten. Erforderlich ist in diesen Fällen in der Bundesrepublik Deutschland und in der Sozialistischen Republik Vietnam ein Landgangsausweis.

(2) Jedes Besatzungsmitglied, das Inhaber eines der in Artikel 11 genannten Reisedokumente ist, darf nach Erteilung einer Aufenthaltsgenehmigung vor der Einreise (Visum) durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei durchreisen, um sich zum Zweck seiner Heimschaffung oder aus einem anderen, von den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei als triftig anerkannten Grund auf sein Schiff oder auf ein anderes Schiff zu begeben. Die betreffende Aufenthaltsgenehmigung (Visum) ist in möglichst kurzer Zeit zu erteilen.

(3) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien gestatten einem Besatzungsmitglied, das im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei in ein Krankenhaus eingeliefert wird, den für die stationäre Behandlung erforderlichen Aufenthalt.

(4) Beide Vertragsparteien behalten sich das Recht vor, Personen, die unerwünscht sind, die Einreise in ihr Hoheitsgebiet zu verweigern, auch wenn diese Personen Inhaber eines der in Artikel 11 genannten Reisedokumente sind.

(5) Die Bediensteten der diplomatischen Missionen und der konsularischen Vertretungen einer Vertragspartei sowie der Kapitän und die Besatzungsmitglieder der Schiffe dieser Vertragspartei sind berechtigt, unter Beachtung der im Aufenthaltsland geltenden einschlägigen Gesetze und sonstigen Vorschriften miteinander in Verbindung zu treten und zusammenzutreffen.

(6) Vorbehaltlich der vorstehenden Bestimmungen bleiben die Regelungen der Vertragsparteien betreffend die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Ausländern unberührt.

### Artikel 13

(1) Erleidet ein Schiff einer Vertragspartei in den Hoheitsgewässern der anderen Vertragspartei einen Schiffbruch oder eine Havarie, läuft es auf Grund oder gerät es in sonstiger Weise in Seenot, so gewähren die Behörden dieser anderen Vertragspartei dem Kapitän, den Besatzungsmitgliedern, den Fahrgästen sowie dem Schiff und seiner Ladung den gleichen Schutz und Beistand wie Schiffen unter der eigenen Flagge. Die in Satz 1 genannten Vorkommnisse werden von den von jeder Vertragspartei gegenüber der anderen Vertragspartei zu bezeichnenden Behörden untersucht, wenn ein öffentliches Interesse vorliegt, auf jeden Fall aber dann, wenn bei einem solchen Vorkommnis ein Fahrzeug gesunken oder aufgegeben worden ist oder jemand den Tod erlitten hat. Die Untersuchungsergebnisse werden von den zu bezeichnenden Behörden den Behörden der anderen Vertragspartei so schnell wie möglich übermittelt.

(2) Die Vertragsparteien sehen, falls ein Schiff einen Unfall oder eine Havarie erlitten hat, von der Erhebung von Einfuhrzöllen oder Steuern, denen Ladung, Ausrüstung, Materialien, Vorräte und anderes Schiffszubehör unterliegen, ab, sofern diese Gegenstände im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei weder gebraucht noch verbraucht werden.

(3) Absatz 2 schließt die Anwendung der Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften der Vertragsparteien betreffend die vorübergehende Lagerung von Gütern nicht aus.

#### Artikel 14

(1) Um die wirksame Anwendung dieses Abkommens zu gewährleisten, wird ein Gemischter Seeschiffahrtsausschuß gebildet, der aus den Seeschiffahrtsverwaltungen und den von den Vertragsparteien benannten Sachverständigen besteht.

(2) Dieser Ausschuß behandelt Fragen von gemeinsamen Interesse, insbesondere Fragen im Zusammenhang mit

- den Tätigkeiten der Seeschiffahrtsunternehmen und der Schiffe der Vertragsparteien, die im Seeverkehr zwischen den Vertragsparteien beschäftigt sind;
- der Beachtung sämtlicher Bedingungen für die ordnungsgemäße Abwicklung des Seeverkehrs durch die Seeschiffahrtsunternehmen jeder Vertragspartei;
- den zweiseitigen Konsultationen der Seeschiffahrtsunternehmen und der Seeschiffahrtsbehörden beider Vertragsparteien;
- der gütlichen Beilegung von Streitigkeiten einschließlich derer, die aus der Auslegung dieses Abkommens entstehen.

(3) Der Gemischte Seeschiffahrtsausschuß tritt auf Antrag einer der Vertragsparteien spätestens drei Monate nach Stellung dieses Antrags zusammen.

(4) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Grundsätze des beiderseitigen Vorteils und der nichtdiskriminierenden Behandlung der Seeschiffahrtsunternehmen und Schiffe beider Vertragsparteien zu beachten.

#### Artikel 15

Die Vertragsparteien ermutigen die Reeder und die mit der Seeschiffahrt verbundenen Institutionen beider Länder, alle möglichen Formen der Zusammenarbeit zu suchen und zu entwickeln.

#### Artikel 16

Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind. Als Tag des Inkrafttretens wird der Tag des Eingangs der letzten Notifikation angesehen.

#### Artikel 17

(1) Dieses Abkommen wird für die Dauer von fünf Jahren geschlossen. Es verlängert sich jeweils stillschweigend um weite-



re fünf Jahre, sofern es nicht von einer der Vertragsparteien spätestens sechs Monate vor Ablauf der jeweiligen Geltungsdauer schriftlich gekündigt wird.

(2) Dieses Abkommen kann jederzeit im gegenseitigen Einvernehmen geändert werden.

Geschehen zu Bonn am 29. Juni 1993 in zwei Urschriften, jede in deutscher und vietnamesischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung  
der Bundesrepublik Deutschland:

KINKEL

WISSMANN

Für die Regierung  
der Sozialistischen Republic Vietnam:

NGVYEN MAUH CAM

---

[VIETNAMESE TEXT — TEXTE VIETNAMIEN]

# HIỆP ĐỊNH

GỮA

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA LIÊN BANG ĐỨC

VÀ

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VỀ

VẬN TẢI BIỂN

---

Chính phủ Cộng hòa Liên bang Đức và Chính phủ Cộng hòa xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, với mong muốn thúc đẩy sự phát triển hài hòa các mối quan hệ hàng hải giữa Cộng hòa Liên bang Đức và Cộng hòa xã hội Chủ nghĩa Việt Nam trên cơ sở các nguyên tắc vì lợi ích chung và đối xử công bằng giữa hai nước,

với mong muốn khuyến khích mạnh mẽ việc tự do hợp tác quốc tế trong lĩnh vực này,

Nhận thức được rằng, việc trao đổi hàng hóa giữa hai nước phải được gắn liền với việc trao đổi hiệu quả các dịch vụ vận tải,

Đã cùng thỏa thuận như sau :

## ĐIỀU 1

Trong Hiệp định này, thuật ngữ :

1. "Cơ quan chức trách có thẩm quyền ":

a. Tại Cộng hòa xã hội Chủ nghĩa Việt nam là Bộ Giao thông vận tải và các tổ chức trực thuộc.

b. Tại Cộng hòa Liên bang Đức là Bộ Giao thông vận tải Liên bang và các tổ chức trực thuộc .

2. "Tàu của một Bên ký kết " : là bất kỳ tàu nào mang cờ và được đăng ký theo pháp luật của nước đó . Thuật ngữ này không bao hàm tàu chiến và tàu đánh cá . Đối với các điều 2, 5, 8, 9, 10, 12, 13, 14 và 15 , thì bất kỳ tàu nào mang cờ của nước thứ ba và do một công ty vận tải biển của một trong hai Bên ký kết khai thác cũng được coi là "tàu của Bên ký kết".

3. "Công ty vận tải biển của một Bên ký kết" là một công ty vận tải sử dụng các tàu biển và có trụ sở chính đặt trên lãnh thổ của bên đó và được công nhận là một công ty vận tải biển theo pháp luật của mỗi Bên ký kết.

4. "Thuyền viên của tàu " là thuyền trưởng và bất kỳ người nào thực hiện các nhiệm vụ hoặc các dịch vụ trên tàu và có tên trong danh sách thuyền viên của tàu đó.

5. "Hành khách" là những người được vận chuyển trên tàu của một trong các Bên ký kết, những người này không được sử dụng hoặc tham gia vào bất kỳ nhiệm vụ nào trên tàu đó và có tên trong danh sách hành khách của tàu nói trên.

## ĐIỀU 2

1. Các Bên ký kết thỏa thuận rằng sẽ cùng nhau thúc đẩy sự phát triển các hoạt động hàng hải giữa hai nước. Các Bên ký kết sẽ hạn chế bất kỳ hành động nào có thể gây trở ngại cho giao lưu hàng hải quốc tế hoặc cản trở việc tham gia toàn diện của các công ty vận tải biển của hai bên vào việc vận chuyển hàng hóa được trao đổi trong khuôn khổ thương mại song phương cũng như trong hoạt động hàng hải của mỗi nước với các nước thứ ba.

2. Tàu của các bên ký kết sẽ được phép đi lại giữa các cảng của hai bên đã được mở ra cho hoạt động thương mại quốc tế nhằm mục đích vận chuyển hàng hóa và hành khách giữa các cảng của hai nước và giữa các cảng này với các cảng của các nước thứ ba.

3. Hiệp định này không làm ảnh hưởng đến các quyền của các công ty vận tải biển của các nước thứ ba hoặc các tàu mang cờ của một nước thứ ba tham gia vào việc vận tải hàng hóa trong khuôn khổ hoạt động thương mại song phương giữa các Bên ký kết.

4. Tàu của các công ty vận tải biển nước khác được các Bên ký kết Hiệp định thuế cũng được hưởng những ưu đãi như tàu mang cờ của một Bên tham gia ký kết.

#### ĐIỀU 3

1. Hiệp định này không làm ảnh hưởng đến bất kỳ cam kết nào từ các thỏa thuận quốc tế mà một trong các Bên ký kết đã tham gia và đặc biệt là những cam kết của Cộng hòa Liên bang Đức với tư cách thành viên của Cộng đồng Châu Âu.

2. Các bên ký kết khẳng định quyết tâm sẽ thừa nhận tất cả các công ước quốc tế hiện hành liên quan tới an toàn hàng hải, điều kiện sống và làm việc của thuyền viên, vận chuyển hàng nguy hiểm và bảo vệ môi trường biển.

#### ĐIỀU 4

Mỗi Bên ký kết sẽ hạn chế bất kỳ biện pháp phân biệt đối xử nào đối với tàu và thuyền viên của phía bên kia trong lĩnh vực vận chuyển đường biển giữa hai nước.

#### ĐIỀU 5

1. Khi các tàu của một trong các bên ký kết đang ở trong cảng và vùng lãnh hải của phía bên kia thì phía Bên ký kết đó, trên cơ sở dành đặc quyền cho nhau, sẽ dành cho các tàu đó sự đối xử giống như cho các tàu của mình đang hoạt động trong giao lưu hàng hải quốc tế, đặc biệt là trong việc sử dụng lương vào cảng, thời gian tàu nằm lại và rời cảng, việc sử dụng các thiết bị cảng phục vụ cho vận chuyển hàng hóa và hành khách cũng như các dịch vụ và các phương tiện khác.

2. Đặc quyền được nêu trong khoản 1 ở trên cũng bao hàm cả quyền của các công ty vận tải biển của một trong các Bên ký kết tiến hành các hoạt động thương mại theo pháp luật hiện hành trên lãnh thổ của phía bên kia.

#### ĐIỀU 6

Một trong các Bên ký kết sẽ dành cho các công ty vận tải biển của phía bên kia quyền sử dụng bất kỳ khoản tiền nào

thu được từ các dịch vụ hàng hải trong lãnh thổ của phía Bên ký kết đó để thanh toán các dịch vụ liên quan đến vận tải biển hoặc chuyển các khoản tiền đó ra nước ngoài bằng ngoại tệ mạnh. Bất kỳ khoản tiền nào chuyển ra nước ngoài đều phải được tính trên cơ sở tỷ giá chính thức trong thời điểm đó. Việc thanh toán và chuyển khoản phải được tiến hành theo đúng pháp luật và quy định hiện hành trên lãnh thổ của một trong các Bên ký kết.

#### ĐIỀU 7

Hiệp định này sẽ không làm ảnh hưởng đến các quy định luật pháp hiện hành của mỗi bên liên quan đến :

1. Đặc quyền của quốc gia liên quan đến hoạt động vận tải nội địa, cầu hồ, lái dật, hoa tiêu và các dịch vụ khác chỉ được dành cho các công ty vận tải biển quốc gia hoặc các công ty khác và công dân của mỗi Bên ký kết; tuy nhiên, việc tầu của một trong các bên đi lại giữa các cảng của phía bên kia để trả hàng hoặc trả hành khách từ nước thứ ba tới và nhận hàng hoặc nhận hành khách đi nước thứ ba sẽ không được coi là vận tải nội địa;
2. Trách nhiệm đưa hoa tiêu lên tầu ;
3. Các tầu tiến hành các dịch vụ công cộng ;
4. Các hoạt động nằm trong phạm vi nghiên cứu biển;
5. Đặc quyền khảo sát thủy văn trong lãnh thổ của mình;
6. Quyền của mỗi bên thực hiện các biện pháp bảo vệ an ninh, y tế hoặc phòng chống bệnh và dịch đối với động vật và thực vật.

#### ĐIỀU 8

1. Các tầu của một trong các Bên ký kết cũng như thuyền viên, hành khách và hàng hóa trên tầu phải tuân thủ qui định luật pháp hiện hành trên lãnh thổ của phía Bên kia.

2. Các tầu của công ty vận tải biển hoặc thuyền viên của một trong các Bên ký kết khi ở trên lãnh thổ của phía bên kia, sẽ phải tuân thủ pháp luật và các quy định hiện hành liên quan đến việc các tầu sử dụng trong giao lưu hàng hải quốc tế khi ra vào lãnh thổ của bên ký kết đó cũng như những quy định về việc khai thác và điều hành các tầu đó.

3. Hành khách, thuyền viên của tầu và người gửi hàng phải tuân thủ pháp luật và các quy định hiện hành khác trên lãnh thổ của một trong các Bên ký kết liên quan đến việc nhập cảnh,

lưu trú và xuất cảnh của hành khách và thuyền viên hoặc việc nhập, xuất khẩu và lưu kho hàng hóa, đặc biệt là các quy định liên quan đến việc đi bờ, cửa khẩu, hải quan, thuế quan và kiểm dịch.

#### ĐIỀU 9

Trong phạm vi các luật và các quy chế cảng biển của mình, các Bên ký kết sẽ sử dụng mọi biện pháp cần thiết để tạo điều kiện thuận lợi và thúc đẩy hoạt động vận tải đường biển, tránh kéo dài thời gian lưu tàu không cần thiết và nếu có thể, thì tạo điều kiện thuận lợi và đơn giản hóa việc giải quyết các thủ tục hải quan và các thủ tục khác tại các cảng cũng như tạo điều kiện thuận lợi cho việc sử dụng các thiết bị bốc xếp hiện có tại cảng.

#### ĐIỀU 10

1. Các giấy tờ của tàu đã được một trong các bên cấp và thừa nhận trên cơ sở các thỏa thuận quốc tế và được mang theo trên tàu cũng sẽ được phía bên kia chấp nhận.

2. Các tàu của một trong các Bên ký kết đã được cấp giấy tờ chứng nhận về dung tích tàu phù hợp với quy định hiện hành sẽ được miễn không phải đo lại dung tích tại các cảng của phía bên kia. Các loại cảng phí sẽ được tính trên cơ sở các giấy tờ này.

#### ĐIỀU 11

1. Mỗi bên trong các Bên ký kết sẽ thừa nhận các giấy tờ đi lại và các giấy chứng nhận chuyên môn do cơ quan chức trách có thẩm quyền của phía bên kia cấp và sẽ dành cho những người mang giấy tờ này các quyền quy định ở Điều 12 của Hiệp định này.

2. Giấy tờ đi lại đối với Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam là Hộ chiếu hoặc Hộ chiếu thuyền viên và với Cộng hòa Liên bang Đức là Hộ chiếu hoặc Hộ chiếu thuyền viên.

#### ĐIỀU 12

1. Một trong các Bên ký kết sẽ cho phép thuyền viên trên tàu của phía bên kia có một trong các giấy tờ như quy định tại Điều 11 của Hiệp định này được lên bờ và lưu lại trong khu vực

thuộc thành phố cảng đó trong thời gian tầu lưu tại cảng của phía bên đó mà không cần phải xin phép lưu trú trước khi có thi thực nhập cảnh theo pháp luật, luật và các quy định hiện hành. Trong những trường hợp này, cần phải có giấy phép đi bờ tại Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và Cộng hòa Liên bang Đức.

2. Bất kỳ thuyền viên nào mang giấy tờ đi lại như quy định tại Điều 11 của Hiệp định này sau khi đã được phép lưu trú trước khi có thi thực nhập cảnh sẽ được đi qua lãnh thổ của phía bên kia để lên tầu của mình hoặc bất kỳ tầu nào khác để về nước hoặc vì bất kỳ lý do nào khác được cơ quan chức trách có thẩm quyền của phía bên kia chấp thuận. Việc cho phép lưu trú (thi thực) sẽ được thực hiện một cách nhanh nhất, nếu có thể được.

3. Các cơ quan chức trách có thẩm quyền của một trong các Bên ký kết sẽ cho phép thuyền viên trên tầu của phía bên kia được ở lại trên lãnh thổ của mình khi cần điều trị bệnh tật trong một thời hạn cần thiết cho việc điều trị bệnh đó.

4. Các Bên ký kết dành cho mình quyền từ chối không cho nhập cảnh vào lãnh thổ của mình bất cứ người nào mà xét thấy không cần thiết, ngay cả khi những người này có giấy tờ tùy thân như quy định tại Điều 11 của Hiệp định này.

5. Nhân viên của các phái bộ ngoại giao và các đại diện lãnh sự của một trong các Bên ký kết và thuyền trưởng cũng như các thuyền viên khác thuộc thuyền bộ trên tầu của các bên ký kết sẽ được phép liên lạc hoặc gặp gỡ nhau theo đúng pháp luật và các quy định hiện hành của các nước mình đang lưu trú.

6. Ngoài các quy định như trên, các quy định của các Bên ký kết liên quan đến việc nhập cảnh, lưu trú, xuất cảnh của người nước ngoài vẫn giữ nguyên giá trị.

#### ĐIỀU 13

1. Nếu một tầu của một trong các Bên ký kết bị đắm, bị hư hỏng, mắc cạn hay bị tai nạn vì các lý do khác trong vùng lãnh hải của phía Bên kia, các cơ quan chức trách của Bên ký kết sẽ tạo điều kiện giúp đỡ và bảo vệ thuyền trưởng, thuyền viên, hành khách cũng như bản thân con tầu và hàng hóa đi cùng giống như giúp đỡ và bảo vệ các tầu mang cờ của nước mình. Trong trường hợp xảy ra các tai nạn nói trên, việc điều tra tai nạn sẽ được tiến hành bởi các cơ quan có thẩm quyền do các Bên cùng chỉ định, nếu xét thấy mang lại lợi ích chung, đặc biệt là trong những trường hợp tầu bị chìm hoặc bị từ bỏ hoặc khi

có người bị chết trong những tai nạn này. Các cơ quan chịu trách nhiệm điều tra phải thông báo kết quả điều tra một cách nhanh nhất cho cơ quan chức trách của phía bên kia.

2. Trong trường hợp có tàu bị tai nạn hoặc hư hại, các Bên ký kết sẽ miễn thuế nhập khẩu và các loại thuế khác cho hàng hóa, thiết bị, vật tư, lương thực dự trữ và các phương tiện khác phục vụ cho tàu với điều kiện các hàng hóa vật phẩm này không được mang ra sử dụng hoặc tiêu thụ trên lãnh thổ của phía bên kia.

3. Các quy định ở khoản 2 nói trên không làm ảnh hưởng đến việc áp dụng pháp luật và các quy định hiện hành khác của các Bên ký kết đối với việc lưu kho tạm thời hàng hóa.

#### ĐIỀU 14

1. Với mục đích bảo đảm sử dụng một cách có hiệu quả Hiệp định này, một Ủy ban Hàng hải hỗn hợp sẽ được thành lập, bao gồm các cơ quan quản lý chuyên ngành hàng hải và các chuyên viên do các Bên ký kết chỉ định.

2. Ủy ban này sẽ xem xét tất cả các vấn đề mà các Bên cùng quan tâm, đặc biệt là các vấn đề liên quan đến:

- Hoạt động của các công ty vận tải biển và các tàu của các bên ký kết tham gia vào hoạt động hàng hải giữa các bên ký kết;

- Theo dõi việc tuân thủ các điều kiện cần thiết nhằm thực hiện đúng đến hoạt động hàng hải do các công ty của các bên ký kết thực hiện;

- Việc trao đổi giữa các công ty vận tải biển và các cơ quan quản lý hàng hải của các bên ký kết;

- Hợp tác giải quyết các bất đồng, kể cả các bất đồng phát sinh từ việc giải thích Hiệp định này.

3. Ủy ban Hàng hải hỗn hợp sẽ gặp nhau trên cơ sở đề nghị của một trong các Bên ký kết với điều kiện không quá 03 tháng kể từ ngày đưa ra đề nghị.

4. Các Bên ký kết cam kết tôn trọng nguyên tắc hai bên cùng có lợi và không phân biệt đối xử đối với các công ty vận tải biển và tàu của nhau.



## ĐIỀU 15

Các bên ký kết sẽ khuyến khích các chủ tàu và các cơ quan của hai nước liên quan đến lĩnh vực hàng hải tìm kiếm và phát triển tất cả các hình thức hợp tác nếu thấy có thể được.

## ĐIỀU 16

Hiệp định này sẽ có hiệu lực kể từ ngày Chính phủ hai nước thông báo cho nhau việc hoàn tất các điều kiện cần thiết do pháp luật của mình quy định để Hiệp định này trở nên có hiệu lực. Ngày nhận được thông báo cuối cùng của hai Bên sẽ là ngày Hiệp định có hiệu lực.

## ĐIỀU 17


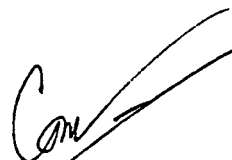


1. Hiệp định này sẽ có hiệu lực trong thời hạn 5 năm và sẽ mặc nhiên được gia hạn trong thời hạn 5 năm kế tiếp, trừ khi một trong các Bên ký kết thông báo cho phía bên kia biết về ý định chấm dứt Hiệp định này 06 tháng trước khi gia hạn theo từng thời hạn kể trên.

2. Hiệp định này có thể được sửa đổi bất kỳ lúc nào nếu hai Bên xét thấy cần thiết và được hai bên chấp thuận.

Làm tại Bonn ngày 29 tháng 6 năm 1993 bằng tiếng Đức và tiếng Việt thành hai bản, tất cả các văn bản đều có giá trị như nhau.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA  
LIÊN BANG ĐỨC:

THAY MẶT CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA  
XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM:

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL  
REPUBLIC OF GERMANY AND THE GOVERNMENT OF THE  
SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM CONCERNING MARI-  
TIME SHIPPING

The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam,

Desiring to ensure the harmonious development of the maritime shipping links between the Federal Republic of Germany and the Socialist Republic of Viet Nam, based on the principles of mutual interest and reciprocity between the two countries, and desiring to strengthen international cooperation in this area to the fullest extent possible,

Recognizing that bilateral trade in goods should be accompanied by an effective exchange of services,

Have agreed as follows:

*Article 1*

For the purposes of this Agreement:

1. The term “competent maritime authority” shall mean:

(a) In the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport and the authorities subordinate to it,

(b) In the Socialist Republic of Viet Nam, the Ministry of Communications and Transport and the authorities subordinate to it;

2. The term “vessel of a Contracting Party” shall mean any vessel flying the flag of a Contracting Party in accordance with its legislation and lawfully recorded in a register of shipping. This term shall not include warships or fishing vessels. For purposes of the application of articles 2, 5, 8, 9, 10, 12, 13, 14 and 15, any vessel flying the flag of a third country which is operated by a maritime shipping enterprise of one of the Contracting Parties shall also be considered a “vessel of a Contracting Party”;

3. The term “maritime shipping enterprise of a Contracting Party” shall mean a transport enterprise operating seagoing vessels which has its headquarters in the territory of that Contracting Party and is recognized in accordance with its legislation as a “maritime shipping enterprise”;

4. The term “crew member” shall refer to the captain and to any person entrusted with duties or services on board during a voyage and whose name is included in the crew list of the vessel;

5. The term “passengers” shall refer to the persons travelling on a vessel of a Contracting Party and not employed or entrusted with duties on board, whose names are included in the passenger list of the vessel.

<sup>1</sup> Came into force on 14 August 1995, the date of receipt of the last of the notifications by which the Contracting Parties informed each other of the completion of the national requirements, in accordance with article 16.

### *Article 2*

1. The Contracting Parties agree to promote the development of maritime transport between their two countries. They shall refrain from any action that may be detrimental to unobstructed international maritime transport and to the unrestricted participation of the maritime shipping enterprises of the two Contracting Parties in the transport of the goods being exchanged within the context of their bilateral external trade and in the maritime transport between their respective countries and third countries.

2. The vessels of either Contracting Party shall be entitled to sail between the ports of the two Contracting Parties which are open to international trade and to transport passengers and cargo between the two Contracting Parties and between either of them and a third country.

3. The right of maritime shipping enterprises of third countries and vessels flying the flag of a third country to participate in the transport of goods being exchanged within the context of the bilateral external trade of the Contracting Parties shall not be affected by this Agreement.

4. Vessels chartered by maritime shipping enterprises of the Contracting Parties shall enjoy the same rights as if they were flying the flag of either of the Contracting Parties.

### *Article 3*

1. This Agreement shall not affect the obligations arising from other international agreements which the Contracting Parties have concluded and, in particular, shall not affect the obligations of the Federal Republic of Germany arising from its membership in the European Communities.

2. Both Contracting Parties shall strive to ratify the relevant international agreements governing safety on board ships, the social conditions of sailors, the transport of dangerous goods and the protection of the marine environment.

### *Article 4*

Each Contracting Party shall refrain from discriminatory actions of any kind with respect to the vessels and crew members of the other Contracting Party engaged in maritime transport between the two countries.

### *Article 5*

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, accord to vessels of the other Contracting Party in its ports, territorial waters and other waters under its jurisdiction, the same treatment as it accords to its own vessels engaged in international transport, in particular with respect to entering, staying in and clearing the ports, the use of port facilities for the transport of goods and passengers and access to all services and other facilities available.

2. The reciprocity referred to in paragraph 1 shall extend also to the right of the maritime shipping enterprises of both Contracting Parties to undertake commercial activities in accordance with the laws in force within the Contracting Party concerned.

### Article 6

Each Contracting Party shall accord to the maritime shipping enterprises of the other Contracting Party the right to use any income derived from the provision of maritime shipping services in the territory of the first Contracting Party for payments related to shipping, or to transfer such income abroad in a freely convertible currency. Such transfer shall take place on the basis of the official rate of exchange and within the customary period. All payments and transfers shall be carried out in accordance with the laws and regulations applicable within the territory of the Contracting Party concerned.

### Article 7

This Agreement shall not affect the legal provisions of the Contracting Parties currently in force with regard to:

1. The prerogative of vessels flying the Contracting Party's own flag to carry out national coastal shipping, salvage, towing, pilotage and other services which are reserved for its own maritime shipping enterprises, companies or citizens; however, if a vessel of one Contracting Party sails between ports of the other Contracting Party in order to discharge goods or passengers carried from a third country or to take on board goods and passengers in order to transport them to a third country, this shall not be regarded as coastal shipping;
2. Mandatory pilotage for vessels;
3. Vessels carrying out civil service functions;
4. Maritime research activities;
5. The prerogative of carrying out hydrographic surveys in national territorial waters;
6. The rights of the two Contracting Parties to take measures in order to protect their safety and public health and to prevent disease and epidemics in plants or animals.

### Article 8

1. The vessels of either Contracting Party and their crews, passengers and cargo shall be subject to the legislation of the other Contracting Party within that Party's territory.
2. While the vessels of the maritime shipping enterprise or enterprises of one Contracting Party are present in the territory of the other Contracting Party, they shall be subject to the latter's laws and regulations concerning the entry of vessels engaged in international maritime transport into its territory and their departure therefrom, and concerning the operation and navigation of such vessels.
3. Passengers, crew members and consignors of goods must comply with the laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party with regard to the entry, stay and departure of the passengers and crews and to the import, export and storage of goods, in particular the provisions concerning formalities for shore leave, immigration, customs, taxes and quarantine.

### Article 9

Within the framework of their legislation and port regulations, the Contracting Parties shall take all necessary measures to facilitate and promote maritime trans-

port, to avoid the unnecessary extension of the time the vessel is laid up and to expedite and simplify as much as possible the execution of the customs and other formalities required in ports, and to facilitate the use of existing disposal facilities.

#### *Article 10*

1. Recognized ship's papers which have been issued by one Contracting Party in accordance with the relevant international agreements and are on board a vessel belonging to that Party shall also be recognized by the other Contracting Party.

2. Vessels presenting an officially issued tonnage certificate from one Contracting Party shall be exempt from re-measurement in the ports of the other Contracting Party. The port dues shall be calculated on the basis of these papers.

#### *Article 11*

1. Each of the Contracting Parties shall recognize the travel documents and commission certificates issued by the competent authorities of the other Contracting Party and shall grant the holders of such documents the rights listed in article 12.

2. The travel documents shall be the passport or the seaman's registration book in the case both of the Federal Republic of Germany and of the Socialist Republic of Viet Nam.

#### *Article 12*

1. Each Contracting Party shall grant to the crew members of a vessel of the other Contracting Party who are holders of one of the travel documents listed in article 11, while the vessel is laid up in one of its ports, the right to go ashore and stay in the city or town where the port is situated without an entry visa, subject to compliance with the relevant laws and regulations in force in the country concerned. In such cases, a shore leave pass shall be required both in the Federal Republic of Germany and in the Socialist Republic of Viet Nam.

2. Each crew member holding one of the travel documents listed in article 11 shall be entitled to travel through the territory of the other Contracting Party, after issue of an entry visa, in order to join his ship or another ship for purposes of his repatriation or for another reason which is recognized as valid by the competent authorities of the other Contracting Party. The visa required shall be issued as quickly as possible.

3. The competent authorities of the Contracting Parties shall grant to a crew member who is admitted to hospital in the territory of one of the Contracting Parties permission to stay for such time as may be necessary for his in-patient treatment.

4. Both Contracting Parties reserve the right to refuse entry to their territory to persons who are undesirable, even if such persons should be holders of one of the travel documents referred to in article 11.

5. The diplomatic and consular officials of one of the Contracting Parties and the captain and crew members of the vessels of that Party shall be entitled to contact one another and meet, subject to compliance with the relevant laws and regulations in force in the country concerned.

6. Except as provided above, the regulations of the Contracting Parties with regard to the entry, stay and departure of foreigners shall not be affected.

### *Article 13*

1. Should a vessel of one of the Contracting Parties be shipwrecked or damaged, run aground or be in distress in some other way in the territorial waters of the other Contracting Party, the authorities of that other Party shall grant to the captain, the crew members and the passengers and to the ship and its cargo the same protection and assistance which it would provide to ships flying its own flag. The incidents listed in the previous sentence shall be investigated by authorities to be notified by each Contracting Party to the other Party, if this should be in the public interest and in any case when a vessel has sunk or been abandoned or there has been a fatality in the course of the incident. The results of the investigation shall be communicated by the authorities to be notified to the authorities of the other Contracting Party as rapidly as possible.

2. Should a vessel suffer an accident or damage, the Contracting Parties shall exempt it from import duties or taxes applicable to the cargo, equipment, materials, stores and other appurtenances of the vessel, provided that they are not used or consumed in the territory of the other Contracting Party.

3. The provisions of paragraph 2 above shall not exclude the application of the laws and regulations of the Contracting Parties governing the temporary storage of goods.

### *Article 14*

1. In order to ensure the effective implementation of this Agreement, a Joint Maritime Shipping Commission shall be created, consisting of the maritime shipping administrations of, and technical experts nominated by, the Contracting Parties.

2. This Commission shall deal with questions of mutual interest, in particular those relating to:

- The activities of the maritime shipping enterprises and vessels of the Contracting Parties which are engaged in maritime transport between the Contracting Parties;
- The observance of all conditions for the proper operation of maritime transport by the shipping enterprises of each Contracting Party;
- Bilateral consultations between the maritime shipping enterprises and the maritime authorities of the two Contracting Parties;
- The amicable settlement of disputes, including any arising from the interpretation of this Agreement.

3. The Joint Maritime Shipping Commission shall meet in response to a request from either of the Contracting Parties, no later than three months after such a request has been made.

4. The Contracting Parties undertake to observe the principles of mutual advantage and non-discriminatory treatment of the maritime shipping enterprises and vessels of both Contracting Parties.

### *Article 15*

The Contracting Parties shall encourage the shipowners and the maritime institutions in both countries to seek and develop all possible forms of cooperation.

*Article 16*

This Agreement shall enter into force on the date on which the two Contracting Parties have exchanged diplomatic notes indicating that the national formalities required for its entry into force have been completed. The date of entry into force shall be deemed to be the date of receipt of the later of the two notifications.

*Article 17*

1. This Agreement is concluded for a period of five years. It shall be automatically renewed for further five-year periods unless it is terminated by one of the Contracting Parties in writing at least six months prior to the end of its current period of validity.

2. This Agreement may be amended at any time by mutual consent.

DONE at Bonn, on 29 June 1993, in two original copies, in the German and Vietnamese languages, both texts being equally authentic.

For the Government  
of the Federal Republic of Germany:

KINKEL

WISSMAN

For the Government  
of the Socialist Republic of Viet Nam:

NGUYEN MANH CAM

---

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE  
FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE  
LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIET NAM RELATIF À LA  
NAVIGATION MARITIME

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam,

Désireux d'assurer le développement harmonieux des relations entre la République fédérale d'Allemagne et la République socialiste du Viet Nam dans le domaine de la navigation maritime, qui reposent sur les principes de l'intérêt mutuel et de l'égalité de traitement entre les deux pays et désireux de renforcer autant que possible la libre coopération internationale dans ce domaine,

Reconnaissant que les échanges bilatéraux de marchandises doivent s'accompagner d'un échange efficace de services,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

Aux fins du présent Accord :

1. L'expression « autorité compétente pour la navigation maritime » désigne

a) Dans la République fédérale d'Allemagne le Ministère fédéral des transports et les autorités qui en relèvent,

b) Dans la République socialiste du Viet Nam, le Ministère des transports et les autorités qui en relèvent;

2. L'expression « navire d'une Partie contractante » désigne tout navire qui bat le pavillon de cette Partie contractante conformément à sa législation et est inscrit dans un registre conformément à ses lois. Elle ne comprend pas les navires de guerre ni les bateaux de pêche. Aux fins de l'application des articles 2, 5, 8, 9, 10, 12, 13, 14 et 15, elle désigne aussi tout navire battant le pavillon d'un Etat tiers et affrété par une compagnie de navigation de l'une des Parties contractantes;

3. L'expression « compagnie de navigation d'une Partie contractante » désigne une entreprise de transports qui emploie des navires, qui a son siège sur le territoire de cette Partie contractante et qui est reconnue par elle comme « compagnie de navigation » conformément à sa législation;

4. L'expression « membre d'équipage » désigne le capitaine et toute personne qui doit assurer des tâches ou des services à bord pendant le voyage et dont le nom figure sur le rôle d'équipage du navire;

5. Le terme « passagers » désigne les personnes qui voyagent à bord du navire d'une Partie contractante et n'y sont pas employées ni chargées d'une tâche quelconque et dont le nom figure sur la liste des passagers dudit navire.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 14 août 1995, date de réception de la dernière des notifications par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement des formalités internes requises, conformément à l'article 15.



### Article 2

1) Les Parties contractantes sont convenues d'encourager le développement des transports maritimes entre leurs deux pays. Elles s'abstiendront de toute mesure qui pourrait nuire à la liberté des transports maritimes internationaux et à la participation sans restriction des compagnies de navigation des deux Parties contractantes au transport des marchandises échangées dans le cadre du commerce bilatéral ainsi qu'aux transports maritimes entre leur pays et des pays tiers.

2) Les navires de chacune des Parties contractantes sont autorisés à naviguer entre les ports des deux Parties contractantes ouverts au trafic commercial international et à transporter des passagers et des marchandises entre les Parties contractantes ainsi qu'entre chacune d'elles et des pays tiers.

3) Le présent Accord n'affecte pas le droit des compagnies de navigation de pays tiers ainsi que des navires battant le pavillon d'un Etat tiers de participer au transport des marchandises échangées dans le cadre du commerce bilatéral des deux Parties contractantes.

4) Les navires affrétés par des compagnies de navigation des Parties contractantes jouissent des mêmes avantages que s'ils battaient le pavillon de l'une des Parties contractantes.

### Article 3

1) Le présent Accord n'affecte pas les obligations découlant d'autres conventions internationales que les Parties contractantes ont conclues, et en particulier les obligations qui découlent pour la République fédérale d'Allemagne de son appartenance aux Communautés européennes.

2) Les deux Parties contractantes s'efforcent de ratifier les conventions internationales relatives à la sécurité des navires, aux conditions sociales des gens de mer, au transport des marchandises dangereuses et à la protection du milieu marin.

### Article 4

Chacune des Parties contractantes évite toute action discriminatoire à l'encontre des navires et membres d'équipage de l'autre Partie contractante dans le trafic maritime entre les deux pays.

### Article 5

1) Chacune des Parties contractantes accorde aux navires de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, le même traitement dans ses ports, ses eaux territoriales et les autres eaux qui relèvent de sa juridiction qu'à ses propres navires affectés au transport international, notamment en ce qui concerne l'accès aux ports, le séjour dans les ports et le départ des ports, l'utilisation des installations portuaires affectées au transport des marchandises et des passagers et l'accès à tous les services et autres installations existantes.

2) La réciprocité visée au paragraphe 1 s'étend aussi au droit qu'ont les compagnies de navigation des deux Parties contractantes d'accéder à l'exercice d'activités commerciales conformément aux lois en vigueur pour chaque Partie contractante.

### Article 6

Chacune des Parties contractantes accorde aux compagnies de navigation de l'autre Partie contractante le droit d'utiliser les recettes tirées des services de navigation sur le territoire de la première Partie contractante pour les paiements se rapportant à la navigation maritime ou de les transférer à l'étranger dans une devise librement convertible. Le transfert doit être effectué sur la base du cours du change officiel et dans le délai habituel. Tous les paiements et transferts sont effectués conformément aux lois et réglementations applicables sur le territoire de chaque Partie contractante.

### Article 7

Le présent Accord n'affecte pas la législation en vigueur des Parties contractantes qui concerne

1. Le privilège de leur propre pavillon pour la navigation côtière et les services de sauvetage, remorquage, pilotage et autres qui sont réservés à leurs compagnies de navigation et ou à leurs autres entreprises ainsi qu'à leurs ressortissants; il ne s'agit cependant pas de navigation côtière lorsque le navire d'une Partie contractante navigue entre les ports de l'autre Partie contractante pour décharger ou débarquer des marchandises et des passagers transportés à partir d'un pays tiers ou pour prendre à son bord des marchandises et des passagers afin de les transporter dans un pays tiers;

2. L'obligation d'accepter le pilotage pour les navires;

3. Les navires qui exécutent des tâches de service public;

4. Les activités de recherche en mer;

5. Le privilège du levé hydrographique dans les eaux territoriales nationales;

6. Les droits qu'ont les deux Parties contractantes de prendre des mesures pour protéger leur sécurité et la santé publique ou pour prévenir la transmission de maladies et d'épidémies par des animaux ou des plantes.

### Article 8

1) Les navires de chacune des Parties contractantes et leurs équipages, passagers et chargements sont soumis, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à la législation en vigueur de cette dernière.

2) Les navires de la ou des compagnies de navigation de chacune des Parties contractantes sont soumis, lorsqu'ils se trouvent sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux lois et autres prescriptions de celle-ci qui régissent l'entrée sur son territoire et la sortie de son territoire des navires affectés aux transports maritimes internationaux, ainsi que l'exploitation et la conduite de ces navires.

3) Les passagers, membres d'équipage et expéditeurs de marchandises doivent respecter les lois et autres prescriptions en vigueur sur le territoire de chacune des Parties contractantes qui régissent l'entrée, le séjour et la sortie des passagers et équipages ainsi que l'importation, l'exportation et l'entreposage des marchandises, et notamment les dispositions en matière de formalités de descente à terre, d'immigration, de douane, de fiscalité et de quarantaine.

### Article 9

Les Parties contractantes prennent, dans le cadre de leur législation et de leurs règlements portuaires toutes les mesures nécessaires pour faciliter et encourager les transports maritimes, pour éviter la prolongation inutile des jours de planche et accélérer et simplifier autant que possible l'accomplissement des formalités douanières et des autres formalités à respecter dans les ports, et pour faciliter l'utilisation des installations existantes d'évacuation.

### Article 10

1) Les documents de bord établis et reconnus par l'une des Parties contractantes conformément aux conventions internationales pertinentes et qui se trouvent à bord d'un navire de cette Partie contractante sont également reconnus par l'autre Partie contractante.

2) Les navires qui produisent un certificat de jauge de l'une des Parties contractantes établi de manière officielle sont dispensés de jaugeage dans les ports de l'autre Partie contractante. Ces documents servent de base pour le calcul des taxes portuaires.

### Article 11

1) Chacune des Parties contractantes reconnaît les documents de voyage et les brevets établis par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante et accorde aux possesseurs de ces documents les droits visés à l'article 12.

2) Les documents de voyage sont, pour la République fédérale d'Allemagne et la République socialiste du Viet Nam, le passeport ou le livret de marin.

### Article 12

1) Pendant les jours de planche du navire dans l'un de ses ports, chacune des Parties contractantes autorise les membres d'équipage d'un navire de l'autre Partie contractante qui sont en possession de l'un des documents visés à l'article 11 à aller à terre et à séjourner sur le territoire du lieu où se trouve le port sans autorisation de séjour préalable à l'entrée (visa), conformément aux lois et autres prescriptions en vigueur dans le pays de séjour. En pareil cas, une carte de descente à terre est requise dans la République fédérale d'Allemagne et dans la République socialiste du Viet Nam.

2) Tout membre d'équipage possesseur de l'un des documents de voyage visés à l'article 11 peut, après délivrance d'une autorisation de séjour préalable à l'entrée (visa) traverser le territoire de l'autre Partie contractante afin de se rendre sur son navire ou sur un autre navire pour rentrer chez lui ou pour une autre raison jugée valable par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante. L'autorisation de séjour (visa) en question doit être délivrée dans un délai aussi court que possible.

3) Les autorités compétentes des Parties contractantes autorisent un membre d'équipage hospitalisé sur le territoire de l'une des Parties contractantes à séjourner pendant le temps nécessaire au traitement sur place.

4) Les deux Parties contractantes se réservent le droit de refuser l'entrée sur leur territoire des personnes indésirables, même si elles sont en possession d'un des documents de voyage visés à l'article 11.

5) Les fonctionnaires des missions diplomatiques et des représentations consulaires d'une Partie contractante ainsi que le capitaine et les membres d'équipage des navires de cette Partie sont autorisés à entrer en relation et à se rencontrer, à condition de respecter les lois et autres prescriptions en vigueur dans le pays de séjour.

6) Sous réserve des dispositions susmentionnées, les règlements des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au séjour et à la sortie des étrangers ne sont pas affectés.

#### *Article 13*

1) Si un navire d'une Partie contractante fait naufrage ou s'échoue ou est jeté à la côte ou subit toute autre avarie ou se trouve en péril pour d'autres raisons dans les eaux territoriales de l'autre Partie contractante, les autorités compétentes de ladite Partie accordent au capitaine, aux membres d'équipage et aux passagers, ainsi qu'au navire et à sa cargaison, la même protection et la même assistance que celles que cette Partie accorde aux navires battant son propre pavillon. Les événements visés dans la première phrase font l'objet d'une enquête par les autorités que chaque Partie contractante désignera à l'égard de l'autre Partie contractante, lorsqu'il y a un intérêt public et, dans tous les cas où un bâtiment a coulé ou a été abandonné ou qu'une personne a trouvé la mort à l'occasion d'un tel événement. Les résultats de l'enquête sont transmis dès que possible par les autorités désignées aux autorités de l'autre Partie contractante.

2) Lorsqu'un navire a subi un accident ou une avarie, les Parties contractantes renoncent à percevoir les droits d'importation ou les impositions auxquels sont assujettis la cargaison, l'équipement, les matériaux, les provisions et les autres articles du navire, dans la mesure où ces objets ne sont ni utilisés ni consommés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3) Le paragraphe 2 n'exclut pas l'application des lois et autres prescriptions des Parties contractantes relatives à l'entreposage provisoire des marchandises.

#### *Article 14*

1) Pour assurer l'application efficace du présent Accord, il est constitué une Commission mixte de la navigation maritime composée des administrations de la navigation maritime et des experts nommés par les Parties contractantes.

2) Cette Commission traite des questions d'intérêt commun, notamment celles qui se rapportent

- Aux activités des compagnies de navigation et des navires des Parties contractantes qui servent au transport maritime entre les Parties contractantes;
- Au respect par les compagnies de navigation de toutes les conditions nécessaires au bon déroulement du transport maritime;
- Aux consultations bilatérales des compagnies de navigation et des autorités de navigation maritime des deux Parties contractantes;
- Au règlement amiable des différends, y compris ceux qui se rapportent à l'interprétation du présent Accord.

3) La Commission mixte de la navigation maritime se réunit sur la demande de l'une des Parties contractantes trois mois au plus tard après la présentation de cette demande.

4) Les Parties contractantes s'engagent à respecter les principes de l'avantage réciproque et du traitement non discriminatoire des compagnies de navigation et des navires des deux Parties contractantes.

*Article 15*

Les Parties contractantes encouragent les armateurs et les institutions des deux pays liés à la navigation maritime à rechercher et à développer toutes les formes possibles de coopération.

*Article 16*

Le présent Accord entrera en vigueur le jour où les Parties contractantes se seront notifiées que les conditions intérieures nécessaires à son entrée en vigueur sont remplies. Est considérée comme date d'entrée en vigueur la date de réception de la dernière notification.

*Article 17*

1) Le présent Accord est conclu pour une durée de cinq ans. Il sera ensuite reconduit tacitement à chaque fois pour une durée de cinq ans, sauf si l'une des Parties contractantes le dénonce par écrit six mois au plus tard avant l'expiration de la période de validité en cours.

2) Le présent Accord peut être à tout moment modifié d'un commun accord.

FAIT à Bonn le 29 juin 1993 en deux exemplaires originaux, chacun en langues allemande et vietnamienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
de la République fédérale d'Allemagne :

KINKEL

WISSMANN

Pour le Gouvernement  
de la République socialiste du Viet Nam :

NGUYEN MAUH CAM

---