HIỆP ĐỊNH HÀNG HẢI
GIỮA
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
VÀ
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ PHÁP

Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hoà Pháp, sau đây được gọi là "Các Bên ký kết";

Với mong muốn tăng cường hơn nữa quan hệ hợp tác hữu nghị giữa hai nước, cũng như để thiết lập sự hợp tác song phương có hiệu quả và lâu dài trong lĩnh vực vận tải biển;

Dựa trên nguyên tắc hợp tác bình đẳng, có đi có lại phù hợp với pháp luật quốc tế và pháp luật của mỗi nước áp dụng trong lĩnh vực vận tải biển;

Đã cùng thoả thuận như sau:

ĐIỀU 1

Trong hiệp định này, thuật ngữ:

1. "*Tàu biển của một Bên ký kết*" là tàu buôn, mang cờ phù hợp với pháp luật Bên ký kết đó, được sử dụng để vận chuyển hành khách và hàng hóa. Tàu biển mang cờ của nước thứ ba do một thể nhân hoặc pháp nhân của một trong các Bên ký kết thuê phù hợp với pháp luật của mình cũng được coi là "*Tàu biển của Bên ký kết đó*".

   Tuy nhiên thuật ngữ này không bao hàm các tàu quân sự, tàu đánh cá chuyên dùng, tàu nghiên cứu hải dương học, thuyền buồm du lịch thể thao và tàu của Nhà nước được sử dụng vào các mục đích không thương mại khác.

2. Thuật ngữ "*Thuyền viên*" là người có tên trong danh sách thuyền viên của tàu đó làm nhiệm vụ khai thác hoặc bảo quản tàu; mang giấy tờ tuỳ thân do các nhà chức trách có thẩm quyền của mỗi Bên ký kết cấp hoặc công nhận.

3. "*Nhà chức trách hàng hải có thẩm quyền*" là cơ quan Nhà nước được giao nhiệm vụ quản lý ngành vận tải biển, đối với Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam là Bộ Giao thông vận tải, đối với Cộng hoà Pháp là Bộ Quản lý Chuyên ngành Hàng hải.

4. "*Hành khách*" là người được vận chuyển trên tàu biển của một Bên ký kết có tên trong danh sách hành khách của tàu, không phải là người làm thuê và không tham gia vào bất kỳ hoạt động chuyên môn nào ở trên tàu biển đó.

5. "*Công ty vận tải biển của một Bên ký kết*" là một doanh nghiệp được thành lập, hoạt động, giải thể theo pháp luật của một trong các Bên ký kết và có trụ sở giao dịch chính trên lãnh thổ của Bên ký kết đó.

ĐIỀU 2

1. Trên cơ sở có đi có lại, nhằm mục đích thúc đẩy các hoạt động hàng hải giữa hai nước và quốc tế; Mỗi Bên ký kết sẽ dành cho tàu biển của Bên ký kết kia quy chế tối huệ quốc trong việc sử dụng cầu bến, trang thiết bị bốc xếp, kho bãi tại các các cảng biển quốc tế của mình.

2. Tàu biển của mỗi Bên ký kết được phép qua lại các cảng của các Bên ký kết mở ra cho hoạt động thương mại quốc tế để vận chuyển hành khách hoặc hàng hoá giữa hai nước và từ các cảng này đến các cảng của nước thứ ba.

3. Hiệp định này không hạn chế quyền của các công ty vận tải biển hoặc các tàu mang cờ của nước thứ ba được tham gia vào hoạt động vận chuyển hành khách hoặc hàng hoá của mỗi Bên ký kết.

ĐIỀU 3

Không một Điều khoản nào của Hiệp định này ảnh hưởng đến các nghĩa vụ phát sinh từ những cam kết đa phương hoặc song phương của mỗi Bên ký kết, như các quyền và nghĩa vụ của Cộng hoà Xã hội chủ nghĩa Việt Nam với tư cách là thành viên của Hiệp hội các nước Đông Nam Á (ASEAN) và của Cộng hoà Pháp với tư cách là thành viên của Liên minh Châu Âu.

ĐIỀU 4

1. Trong các hoạt động vận tải biển, bao gồm cả các hình thức vận tải đa phương thức có sự tham gia của phương thức vận tải biển, mỗi Bên ký kết cho phép các công ty vận tải biển của Bên ký kết kia được thành lập văn phòng đại diện phù hợp với pháp luật và các quy định hiện hành của mỗi Bên ký kết.

2. Mỗi Bên ký kết cho phép các Công ty vận tải biển của Bên ký kết kia được tham gia góp vốn hoặc đầu tư vào các Công ty vận tải biển của mình phù hợp với pháp luật và các quy định của mỗi Bên ký kết.

ĐIỀU 5

1. Mỗi Bên ký kết sẽ dành cho các công ty vận tải biển của Bên ký kết kia quyền sử dụng lợi tức hoặc các khoản thu hợp pháp khác trên lãnh thổ của mình và có xuất xứ từ hoạt động vận tải biển để thanh toán các khoản chi phí, phù hợp với pháp luật và các quy định hiện hành của mỗi Bên ký kết.

2. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ dành cho các công ty vận tải biển của Bên ký kết kia quyền được chuyển các khoản tiền nói trên ra nước ngoài bằng ngoại tệ tự do chuyển đổi, phù hợp với luật pháp của nước mình.

ĐIỀU 6

Hiệp định này không làm ảnh hưởng đến các quy định của pháp luật hiện hành trên lãnh thổ của mỗi Bên ký kết liên quan đến những vấn đề sau:

a. Quyền ưu tiên hoạt động vận chuyển hàng hoá, hành khách trên các tuyến nội địa và các dịch vụ tương tự khác đã được dành riêng trong từng trường hợp cụ thể cho các tàu biển của một Bên ký kết; Tuy nhiên, việc tàu biển của một Bên ký kết đi lại giữa các cảng của Bên ký kết kia để nhận, trả hành khách và bốc xếp hàng hoá từ nước thứ ba tới hoặc đi nước thứ ba sẽ không coi là vận chuyển hành khách hoặc hàng hoá trên các tuyến nội địa;

b. Quyền của mỗi Bên ký kết trong việc thực hiện các biện pháp bảo vệ an ninh trật tự, quốc phòng, y tế và vệ sinh công cộng, bảo vệ môi trường và phòng chống dịch bệnh có nguồn gốc động vật, thực vật;

c. Việc bắt buộc thuê hoa tiêu dẫn tàu;

d. Quyền ưu tiên về hoa tiêu, cứu hộ, trục vớt tàu và tài sản chìm đắm ở biển;

e. Hoạt động nghiên cứu hải dương học;

f. Đặc quyền khảo sát khí tượng - thuỷ văn trong lãnh thổ của mỗi Bên ký kết;

g. Tàu của Nhà nước được sử dụng vào các mục đích không thương mại khác.

ĐIỀU 7

Khi tàu của một Bên ký kết vào lãnh thổ của Bên ký kết kia thì các thuyền viên và hành khách phải tuân thủ pháp luật hiện hành của Bên ký kết đó. Quy định này cũng được áp dụng đối với các hàng hoá trên tàu được chuyển tải hoặc bốc dỡ lên bờ.

ĐIỀU 8

Các chứng chỉ và giấy tờ của tàu đã được một trong các Bên ký kết cấp hoặc xác nhận trên cơ sở luật pháp quốc gia hoặc các điều ước quốc tế liên quan và được mang theo trên tàu cũng sẽ được Bên ký kết kia chấp nhận.

Cảng phí sẽ được tính trên cơ sở các đặc tính kỹ thuật của tàu được ghi trên Giấy chứng nhận dung tích của tàu đó.

Trong trường hợp có đủ cơ sở nghi ngờ giấy chứng nhận dung tích không phù hợp với dung tích của tàu, thì Bên ký kết kia có quyền tiến hành đo lại.

ĐIỀU 9

1. Các Bên ký kết thừa nhận giấy tờ tuỳ thân của thuyền viên do các Nhà chức trách có thẩm quyền cuả mỗi Bên ký kết cấp và dành cho những người mang các giấy tờ đó các quyền như nói tại Điều 10 của Hiệp định này.

2. Giấy tờ tuỳ thân của thuyền viên đối với Cộng hoà Xã hội chủ nghĩa Việt Nam là Hộ chiếu hoặc Hộ chiếu thuyền viên và đối với Cộng hoà Pháp là Hộ chiếu hoặc Sổ thuyền viên (Seaman's Book).

3. Thuyền viên của nước thứ ba phải mang giấy tờ tuỳ thân do một trong các Bên ký kết cấp hoặc thừa nhận.

ĐIỀU 10

1. Những thuyền viên của một Bên ký kết có giấy tờ tuỳ thân như quy định tại điều 9 của Hiệp định này được lên bờ và lưu trú trong thời gian tàu neo đậu tại thành phố có cảng của Bên ký kết kia.

   Khi lên bờ, xuống tàu các thuyền viên của một Bên ký kết phải chấp hành các quy định về kiểm soát của Bên ký kết kia.

2. Thuyền viên của mỗi Bên ký kết có thể quá cảnh trong lãnh thổ của Bên ký kết kia để lên tàu, rời tàu hoặc vì những lý do khác nhau mà được sự chấp thuận của nhà chức trách có thẩm quyền. Những thuyền viên đó phải có giấy tờ tuỳ thân như quy định tại Điều 9 của Hiệp định này và phải xin thị thực theo quy định của Nước quá cảnh, kèm theo lệnh điều động của chủ tàu.

3. Trong trường hợp thuyền viên làm việc trên tàu của một trong các Bên ký kết bị bệnh, bị thương, cần phải điều trị tại chỗ, thì các Nhà chức trách có thẩm quyền thuộc nước sở tại sẽ xem xét và cho phép thuyền viên đó được lưu trú trên bờ trong một thời hạn cần thiết, phù hợp với yêu cầu điều trị.

4. Căn cứ vào pháp luật và các quy định của mình, các Bên ký kết có quyền từ chối không cho nhập cảnh vào lãnh thổ của mình bất cứ người nào xét thấy không thích hợp, ngay cả khi người này có đủ giấy tờ tuỳ thân như quy định tại Điều 9 của Hiệp định này.

5. Thuyền trưởng và các thuyền viên khác làm việc trên tàu biển của một trong các Bên ký kết được phép liên lạc, gặp gỡ với các viên chức, đại diện ngoại giao, lãnh sự hoặc chủ tàu của mình theo đúng quy định pháp luật hiện hành của Bên ký kết đó.

ĐIỀU 11

Các Bên ký kết thừa nhận những chứng chỉ chuyên môn hàng hải được cấp trên cơ sở các quy định của pháp luật hiện hành của mỗi nước phù hợp với Công ước quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên (STCW, 1978/1995).

ĐIỀU 12

1. Nếu tàu biển của một trong các Bên ký kết bị chìm đắm, hư hỏng, bị mắc cạn hoặc bị tai nạn vì các lý do khác trong nội thuỷ, lãnh hải của Bên ký kết kia, thì Bên ký kết đó tạo mọi điều kiện giúp đỡ, bảo vệ thuyền trưởng, thuyền viên và hành khách cũng như tàu và hàng hoá vận chuyển trên tàu tương tự như được tiến hành đối với tàu của mình khi lâm nạn.

   Đồng thời, Bên ký kết đó phải nhanh chóng thông báo cho Cơ quan ngoại giao hoặc quan chức lãnh sự nước mà tàu mang cờ để thực hiện các chức năng của họ.

   Nếu xét thấy cần thiết cho lợi ích chung, đặc biệt trong trường hợp xảy ra tai nạn chết người hoặc buộc phải bỏ tàu, các Bên ký kết sẽ chỉ định các viên chức có thẩm quyền của mỗi Bên ký kết cùng tiến hành việc điều tra hành chính hoàn cảnh xảy ra tai nạn.

   Các viên chức có thẩm quyền nói trên phải nhanh chóng thông báo kết quả điều tra cho các nhà chức trách hàng hải có thẩm quyền của mỗi Bên ký kết.

2. Trong trường hợp tàu bị tai nạn, các Bên ký kết sẽ miễn thuế nhập khẩu và các loại thuế khác đối với hàng hoá vận chuyển trên tàu hoặc các trang thiết bị, vật tư, lương thực, thực phẩm và những loại vật dụng

tương tự khác phục vụ cho tàu và thuyền viên với điều kiện không được mang ra sử dụng hoặc tiêu thụ trên lãnh thổ của nước sở tại.

Nếu hàng hoá vận chuyển trên tàu phải tạm thời lưu kho, bãi trên lãnh thổ của một Bên ký kết, thì chủ tàu phải thanh toán các khoản phí có liên quan trên cơ sở các quy định hiện hành của Bên ký kết đó.

ĐIỀU 13

1. Các cơ quan tư pháp của mỗi Bên ký kết chỉ giải quyết các tranh chấp liên quan đến tiền lương hoặc hợp đồng thuê thuyền viên giữa thuyền trưởng với một thuyền viên khác, thuộc thuyền bộ của tàu Bên ký kết kia, theo yêu cầu hoặc được sự đồng ý của nhà chức trách ngoại giao hoặc lãnh sự của nước mà tàu mang cờ. Tuy nhiên quy định nêu trên sẽ không áp dụng trong trường hợp một hoặc nhiều thuyền viên, liên quan đến các tranh chấp đó, mang quốc tịch của Quốc gia mà tàu đang neo đậu trong cảng của Quốc gia đó.

2. Khi tàu của một Bên ký kết đang ở trong cảng của Bên ký kết kia thì cơ quan tư pháp của Bên ký kết đó chỉ can thiệp vào những vụ phạm pháp xảy ra trên tàu này trong các trường hợp sau:

a. Nếu có yêu cầu hoặc được sự đồng ý của nhà chức trách ngoại giao hay lãnh sự hoặc thuyền trưởng của tàu đó hay người đại diện của thuyền trưởng;

b. Nếu vụ phạm pháp đó hoặc hậu quả của nó có thể gây tổn hại đến sự ổn định và trật tự công cộng ở trên bờ, trong cảng hoặc phương hại đến an ninh công cộng;

c. Nếu vụ phạm pháp được tiến hành bởi hoặc nhằm chống lại những người không phải là thuyền viên của tàu.

3. Những quy định trong Điều này không cản trở quyền của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong việc thi hành pháp luật và các quy định hiện hành về hải quan, y tế công cộng và các biện pháp khác liên quan đến việc bảo đảm an ninh cho tàu và cảng, bảo vệ sinh mạng con người, an toàn hàng hoá và nhập cư, cũng như việc vận chuyển các chất thải độc hại, ô nhiễm biển trên cơ sở các điều ước quốc tế có liên quan mà cả hai Bên ký kết thừa nhận.

ĐIỀU 14

1. Để đảm bảo cho việc thực hiện các quy định của Hiệp định này, các Bên ký kết sẽ thành lập một Uỷ ban hỗn hợp gồm các viên chức do mỗi Bên ký kết chỉ định.

2. Trong khuôn khổ những quy định của mình, Uỷ ban hỗn hợp sẽ xem xét nhằm giải quyết các vấn đề mà các Bên ký kết cùng quan tâm, và đặc biệt là các vấn đề liên quan đến :

a. Hoạt động của các công ty vận tải biển và các tàu biển của mỗi Bên ký kết trong khuôn khổ vận chuyển đường biển song phương;

b. Trao đổi thông tin giữa các Nhà chức trách hàng hải có thẩm quyền và giữa các công ty vận tải biển của các Bên ký kết với nhau.

c. Việc giải quyết các bất đồng trong lĩnh vực hàng hải kể cả các bất đồng phát sinh từ việc giải thích, áp dụng Hiệp định này trên cơ sở tôn trọng nguyên tắc bình đẳng, hai bên cùng có lợi và không phân biệt đối xử.

3. Uỷ ban hỗn hợp sẽ nhóm họp tại địa điểm và thời gian do các Bên ký kết thoả thuận trên cơ sở đề nghị của một trong các Bên ký kết.
Bên ký kết nhận được đề nghị nói trên có trách nhiệm trả lời cho Bên ký kết đã đưa ra đề nghị trong thời gian tối đa không quá 03 tháng, kể từ ngày nhận được văn bản đề nghị.

ĐIỀU 15

Các Bên ký kết thoả thuận sẽ hợp tác chặt chẽ trong các lĩnh vực hoạt động hàng hải, đặc biệt là trong các lĩnh vực liên quan tới :

a. Phát triển đội tàu vận chuyển hành khách và hàng hoá;

b. Phối hợp và giúp đỡ lẫn nhau trong hoạt động tìm kiếm - cứu nạn và bảo đảm an toàn hàng hải;

c. Đào tạo, huấn luyện thuyền viên và nhân viên quản lý chuyên ngành hàng hải;

d. Bảo hiểm hàng hải;

Các Bên ký kết sẽ hợp tác nhằm phát triển hệ thống cảng biển của mỗi nước.

ĐIỀU 16

Sau khi các Bên ký kết hoàn tất các thủ tục hiện hành theo quy định của mỗi Bên ký kết, Hiệp định này sẽ có hiệu lực kể từ ngày Bên thứ hai gửi văn bản qua đường ngoại giao xác nhận đã hoàn tất các thủ tục cần thiết đó.

ĐIỀU 17

1. Hiệp định này tiếp tục có hiệu lực sau 6 tháng kể từ ngày một trong các Bên ký kết gửi văn bản qua đường ngoại giao, thông báo cho Bên kia ý định chấm dứt hiệu lực của Hiệp định này.

2. Hiệp định này có thể được bổ sung, sửa đổi theo phương thức trao đổi văn bản qua đường ngoại giao.

Để làm bằng, những người có tên dưới đây được Chính phủ của mỗi Bên ký kết uỷ quyền đã ký vào văn bản Hiệp định này.

Hiệp định này được làm tại Paris, ngày 23 tháng 5 năm 2000 thành 02 bản chính bằng tiếng Việt và tiếng Pháp, cả hai bản có giá trị như nhau.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM	THAY MẶT CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ PHÁP

ACCORD MARITIME

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIETNAM

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Le Gouvernement de la République Socialiste du Vietnam et le Gouvernement de la République Française, ci-après dénommés «Parties contractantes».

Désireux de renforcer les relations de coopération amicale entre leurs deux Etats et d'établir une coopération bilatérale efficace et durable dans le domaine maritime.

Sur la base des principes d'égalité et de réciprocité, en accord avec le droit international et la législation de chaque Etat applicable en matière de transport maritime,

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1er

Aux fins du présent accord :

1 - Le terme «*navire d'une Partie contractante*» désigne tout navire de commerce battant pavillon de cette Partie, conformément à sa législation, utilisé dans le transport des passagers et des marchandises. Un navire battant pavillon tiers, affrété par une personne physique ou morale de l'une des parties contractantes conformément à sa législation, sera considéré comme navire de la Partie contractante.

Cependant, ce terme ne comprend pas les navires militaires, les bateaux de pêche spécialisés, les navires de recherche océanographiques, les voiliers de plaisance et les navires d'Etat employés à des fins non commerciales.

2 - Le terme «*membre de l'équipage*» désigne toute personne exerçant à bord d'un navire d'une Partie contractante une fonction liée à son exploitation ou à son entretien, porteur d'un document délivré ou reconnu par une Partie contractante et dont le nom figure sur la liste des membres de l'équipage du dit navire.

3 - Le terme «*Autorité Maritime compétente*» désigne l'organe de l'Etat assumant la tâche de gestion administrative des transports maritimes. Pour la République Française, il s'agit du du Ministère en charge des transports maritimes et, pour la République Socialiste du Vietnam, Ministère des Transports.

4 - Le terme «*passager* » désigne toute personne transportée à bord du navire d'une Partie contractante, non embauchée ou ne participant à aucune activité professionnelle à bord du navire, et dont le nom figure sur la liste des passagers du navire.

5 - Le terme «*compagnie de transport maritime d'une Partie contractante*» désigne une entreprise dont la création, l'activité et la dissolution sont régies par la législation d'une des Parties, et dont le siège social se trouve sur son territoire.

ARTICLE 2

1 – Sur une base de réciprocité, dans le but de développer les activités maritimes entre les deux pays et les activités maritimes internationales, chaque Partie contractante accorde aux navires de l'autre Partie, le régime de la nation la plus favorisée pour tout ce qui concerne l'utilisation d'appontements, des équipements de chargement et de déchargement, ainsi que des entrepôts dans ses ports maritimes internationaux .

2 - Les navires de chaque Partie contractante peuvent librement effectuer des transports de passagers et de marchandises entre les ports des deux Parties contractantes ouverts au commerce international ainsi qu'entre ces ports et les ports d'Etats tiers .

3 - Cet accord ne limite pas les droits des armateurs des Pays tiers ou des navires battant pavillon d'un Pays tiers de participer aux activités de transport de passagers ou de marchandises de chaque Partie contractante.

ARTICLE 3

Aucune disposition du présent Accord ne porte atteinte aux obligations résultant des engagements multilatéraux ou bilatéraux pris par chacune des Parties contractantes, et notamment aux droits et obligations découlant, pour la République Française, de sa qualité de membre de l'Union Européenne, et pour la République socialiste du Vietnam, de sa qualité de membre de l'Association des Nations du Sud-Est Asiatique (ASEAN).

ARTICLE 4

1 - Dans le domaine des activités de transport maritime, y compris les opérations de transport multimodal comportant une partie maritime, chaque Partie autorise l'établissement de représentations des compagnies de transport maritime de l'autre Partie, en concordance avec la loi et les réglementations en vigueur dans chaque Partie contractante.

2 - Chaque Partie autorise les entreprises de transport maritime de l'autre Partie à prendre des participations au capital ou à investir dans ses entreprises de transport maritime, en concordance avec la loi et les réglementations dans chaque Partie contractante.

ARTICLE 5

1 - Chacune des Parties contractantes accorde aux compagnies de navigation maritime de l'autre Partie contractante le droit d'utiliser pour effectuer des paiements, les revenus et autres recettes légitimes réalisés sur le territoire de la première Partie contractante et résultant des transports maritimes, en accord avec la loi et les réglementations en vigueur dans chaque Partie contractante.

2 - Chacune des Parties contractantes accorde aux mêmes compagnies le droit de transférer ces revenus et autres recettes en devises convertibles, conformément à sa législation nationale.

ARTICLE 6

Le présent accord ne porte pas atteinte aux prescriptions de la législation en vigueur sur le territoire de chaque Partie contractante pour tout ce qui concerne :

a. Les privilèges qui pourraient être accordés le cas échéant à ses navires par une Partie contractante, notamment pour le transport de passagers et de marchandises sur les lignes intérieures ; toutefois, le fait qu'un navire d'une Partie contractante circule entre les ports de l'autre Partie contractante pour le chargement et le déchargement de passagers ou de marchandises d'un pays tiers ou vers un pays tiers, n'est pas considéré comme une activité de transport de passagers ou de marchandises sur les lignes intérieures ;

b. le droit de chaque Partie contractante de prendre des mesures de sécurité, de maintien de l'ordre, de défense nationale, de santé et d'hygiène publique, de protection de l'environnement et de contrôle épidémiologique d'origine animale ou végétale ;

c. l'obligation de recours au pilotage ;

d. les privilèges de sauvetage, pilotage, renflouement, dragage de biens immergés ;

e. les activités de recherches océanographiques;

f. le privilège d'exploration météorologique et hydrologique sur le territoire de chaque pays ;

g. l'utilisation de navires d'Etat à des fins non commerciales.

ARTICLE 7

Lors d'une visite d'un navire d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante, les membres de l'équipage et les passagers respectent la législation en vigueur. Cette législation est également respectée en ce qui concerne les marchandises à bord de ces navires destinées à être transbordées ou débarquées.

ARTICLE 8

Les certificats et autres documents du navire délivrés ou confirmés par l'une des Parties contractantes, sur la base de la législation nationale ou des accords internationaux pertinents, et accompagnant le navire, sont également acceptés par l'autre Partie contractante.

Les frais de port sont calculés en fonction des caractéristiques techniques du navire figurant sur le certificat de jaugeage de ce navire.

S'il existe une raison de penser que le certificat de jauge ne concorde pas avec la jauge du navire, l'autre Partie aura le droit d'exécuter de nouvelles mesures de jaugeage.

ARTICLE 9

1 - Les Parties contractantes reconnaissent les documents d'identité des membres de l'équipage délivrés par les autorités compétentes de chaque Partie contractante et accordent aux porteurs de ces documents les droits mentionnés à l'article 10 du présent accord.

2 - Les documents d'identité sont, pour la République Française, le passeport ou le livret professionnel maritime et, pour la République socialiste du Vietnam, le passeport ou le passeport de membre d'équipage.

3 - Les membres de l'équipage d'Etat tiers doivent être en possession des documents d'identité délivrés ou acceptés par une des Parties contractantes.

ARTICLE 10

1 - Les membres de l'équipage d'une Partie contractante en possession des documents d'identité énoncés à l'article 9 du présent accord peuvent descendre à terre et séjourner pendant la durée des escales dans la commune du port d'escale de l'autre Partie contractante.

Lors de leur descente à terre et de leur retour à bord du navire, les membres de l'équipage d'une Partie contractante doivent satisfaire aux règlements de contrôle de l'autre Partie contractante.

2 - Les membres de l'équipage du navire de chaque Partie contractante peuvent transiter sur le territoire de l'autre Partie pour rejoindre ou quitter leur poste à bord d'un navire, ou pour d'autres motifs reconnus acceptables par les autorités compétentes. Ils doivent être en possession d'un document d'identité de marin reconnu conformément à l'article 9 du présent accord, revêtu du visa requis par la législation de l'Etat de transit, et être munis d'un ordre d'embarquement ou de débarquement émanant de l'armateur.

3 - Dans le cas où un membre de l'équipage travaillant sur un navires d'une des Parties contractantes est malade ou blessé et nécessite un traitement sur place, les autorités compétentes de l'Etat contractant l'autorisent, au vu des justificatifs produits, à séjourner à terre pour la période nécessaire, en conformité avec les nécessités du traitement.

4 - Dans le respect des législations nationales respectives, les Parties contractantes ont le droit de refuser l'entrée sur leur territoire de toute personne jugée indésirable, même si cette personne est munie des documents d'identité mentionnés à l'article 9 du présent accord.

5 - Le capitaine et les autres membres de l'équipage travaillant sur un navire d'une des Parties contractantes sont autorisés à rentrer en contact ou à rencontrer l'armateur ou son représentant ainsi que leurs représentants diplomatiques ou consulaires, en accord avec la législation en vigueur de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 11

Les Parties contractantes reconnaissent les brevets de la marine marchande délivrés sur la base des règlements en vigueur dans chaque Etat, conformément à la convention internationale sur les Normes de Formation des Gens de Mer, de Délivrance des Brevets et de Veille (STCW, 1978/1995).

ARTICLE 12

1 - Si un navire d'une des Parties contractantes fait naufrage, subit une avarie, s'échoue ou est accidenté pour toute autre raison dans les eaux intérieures et les eaux territoriales de l'autre Partie contractante, cette dernière crée toutes les conditions en vue d'aider et de protéger le capitaine, les membres de l'équipage et les passagers ainsi que le navire lui-même et sa cargaison, de la même manière que pour ses propres navires en cas d'accident.

Simultanément, la Partie contractante informe l'agent diplomatique ou le fonctionnaire consulaire de l'Etat dont le navire bat le pavillon, afin qu'il assume les fonctions qui lui incombent.

S'il est jugé nécessaire dans l'intérêt commun, en particulier en cas de perte humaine ou de nécessité d'abandonner le navire, les Parties contractantes désignent les personnes compétentes de chaque Partie contractante en vue de procéder conjointement à une enquête administrative sur les circonstances de l'accident.

Les personnes compétentes mentionnées ci-dessus doivent informer rapidement des résultats de l'enquête l'Autorité maritime compétente de chaque Partie contractante.

2 - En cas d'accident survenant à un navire, les Parties contractantes dispensent de taxe d'importation et d'autres taxes, la cargaison ainsi que les équipements, matériels, vivres, aliments et autres matériels similaires utiles au service du navire, à condition qu'ils ne soient pas utilisés ni consommés sur le territoire de l'État contractant.

Au cas où les marchandises doivent être gardées en entrepôt, l'armateur doit payer les frais d'entreposage conformément à la législation en vigueur sur le territoire de la Partie contractante.

ARTICLE 13

1 - Les autorités judiciaires d'une des Parties contractantes ne peuvent connaître de procès civil, à la suite d'un différend entre le capitaine et un membre quelconque de l'équipage d'un navire appartenant à l'autre partie contractante, portant sur le salaire ou le contrat d'engagement, qu'à la demande ou avec l'accord de l'autorité diplomatique ou consulaire du pays dont ledit navire bat le pavillon. Toutefois cette disposition n'est pas applicable lorsque le ou les membres de l'équipage en cause, sont des nationaux de l'Etat sur le territoire duquel est situé ce port.

2 - Lorsqu'un navire d'une Partie contractante se trouve dans un port de l'autre Partie contractante, les autorités judiciaires locales n'interviennent, à l'occasion d'infractions commises à bord, que dans les cas suivants :

a. si la demande d'intervention est formulée par l'autorité diplomatique ou consulaire ou avec son accord, ou par le capitaine du navire, ou son suppléant ;

b. si l'infraction ou ses conséquences sont de nature à compromettre la tranquillité et l'ordre public à terre ou dans le port, ou à porter atteinte à la sécurité publique ;

c. si l'infraction est commise par ou contre des personnes étrangères à l'équipage.

3 - Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte aux droits des autorités locales compétentes pour tout ce qui concerne l'application de la législation et de la réglementation douanière, la santé publique et les autres mesures de contrôle concernant la sécurité des navires et des ports, la sauvegarde des vies humaines, la sûreté des marchandises, l'admission des étrangers, ainsi que le transport des déchets dangereux et la pollution marine, dans le respect des conventions internationales applicables en la matière aux deux Parties contractantes.

ARTICLE 14

1 - En vue d'assurer l'application des dispositions du présent Accord, les Parties contractantes procèdent à la création d'une Commission mixte composée des fonctionnaires désignés par chaque Partie contractante.

2 - La Commission mixte examine, en vue de leur règlement, les problèmes d'intérêt commun, dont ceux portant en particulier sur :

a. l'activité des compagnies de transport maritime et des navires maritimes de chaque Partie contractante dans le cadre du transport maritime bilatéral ;

b. l'échange d'information entre les Autorités maritimes compétentes et entre les compagnies de transport maritime des Parties contractantes ;

c. les désaccords dans le domaine maritime, y compris ceux issus de l'interprétation et de l'application du présent Accord sur la base du respect des principes d'égalité, d'intérêt mutuel et de non discrimination.

3 - La Commission mixte se réunit au lieu et à la date convenus par les Parties contractantes, sur la base de la proposition d'une des Parties contractantes.

La Partie contractante qui reçoit la proposition mentionnée ci-dessus s'engage à y répondre dans un délai maximum ne dépassant pas trois mois à compter de la date de réception du texte de proposition.

ARTICLE 15

Les Parties contractantes conviennent de coopérer étroitement dans le domaine des transports maritimes, et en particulier en ce qui concerne :

a. Le développement de la flotte de transport de passagers et de marchandises ;

b. La coordination et l'entraide dans les activités de recherche et de sauvetage et la sécurité maritime ;

c. La formation et l'entraînement des marins et des personnels de gestion de la marine ;

d. L'assurance maritime.

Les Parties contractantes coopèrent en vue du développement de leur système portuaire.

ARTICLE 16

Le présent Accord entre en vigueur à la date de la dernière notification par la voie diplomatique constatant l'accomplissement des procédures en vigueur dans chaque Partie contractante.

ARTICLE 17

1 - Le présent accord demeure en vigueur jusqu'à ce que l'une des Parties contractantes le dénonce moyennant un préavis de six mois, notifié par la voie diplomatique.

2 - Le présent accord peut-être amendé et modifié par échange de notes par la voie diplomatique.

En foi de quoi, les soussignés, dûment mandatés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

FAIT à Paris, le 23 mai 2000,

en deux originaux en langues française et vietnamienne
les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la
République Socialiste du Vietnam,

Monsieur LÊ NGOC HOÀN
Ministre des TRANSPORTS

Pour le Gouvernement de la
République Française,

Monsieur Jean-Claude GAYSSOT
Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Logement

BỘ NGOẠI GIAO

Số :112 /LPQT

SAO Y BẢN CHÍNH
(Để thực hiện)

Hà Nội, ngày 11 tháng 12 năm 2000

TL. BỘ TRƯỞNG BỘ NGOẠI GIAO
KT. Vụ trưởng Vụ Luật pháp và Điều ước quốc tế
Phó Vụ trưởng

Trần Duy Thi

Nơi nhận :

- Văn phòng Chính phủ (để báo cáo),
- Bộ Giao thông - vận tải,
- Bộ Công an,
- Bộ Tư pháp,
- Bộ Tài chính,
- Bộ Thương mại,
- Bộ Kế hoạch và Đầu tư,
- Đại sứ quán Việt Nam tại Pháp,
- Cục Lãnh sự,
- Vụ Châu Âu 2,
- Vụ LPQT,
- Lưu trữ.

Hiệp định Hàng hải giữa Chính phủ Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Cộng hoà Pháp có hiệu lực từ ngày 22/11/2000.