MARITIME TRANSPORT

Agreement Between
the UNITED STATES OF AMERICA
and VIETNAM

Signed at Washington March 15, 2007

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

VIETNAM

Maritime Transport

Agreement signed at Washington March 15, 2007;
Entered into force July 15, 2007.

AGREEMENT
ON
MARITIME TRANSPORT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF
THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

The Government of the United States of America and the Government of the Socialist Republic of Vietnam, hereinafter referred to as the "Parties",

Desiring to strengthen and to extend cooperation in the field of maritime transport on the basis of the principles of equal access and mutual benefit,

Noting the economic importance to shippers, manufacturers, and consumers of an integrated transportation system with efficient logistical and intermodal features,

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purposes of this Agreement:

1. The term "Vessel of a Party" means:

   (a) Any merchant vessel registered in the territory of either Party in accordance with its laws and regulations and used for either commercial shipping or a merchant marine training vessel, or

   (b) Any merchant vessel registered in the territory of a third country that is operated or chartered by a shipping company of either Party, including vessels owned, operated, or chartered, including space-chartered in container shipping.

   The term "Vessel of a Party" shall not include the following vessels:

   (i) Warships (as defined in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea);

   (ii) Vessels engaged in meteorological, hydrographic, or oceanographic field research;

   (iii) Fishing vessels;

   (iv) Recreational vessels; or

   (v) Public vessels and any vessels used for non-commercial purposes other than merchant marine training vessels.

2. The term "crew member" means the master, officers, seamen, or any persons employed for duties on board a vessel of either Party and whose name is included on the crew list of such vessel.

3. The term "passenger" means a person carried by a vessel of either Party under a contract of carriage and whose name is included in the passenger list of such vessel.

4. The term "port of a Party" means any seaport in the territory of a Party that is declared open to international shipping by that Party.

5. The term "shipping company" means any enterprise that is established and operated under the laws of a Party, and that engages in international maritime transport.

6. The term "merchant marine training vessel" means any vessel owned and operated by Government authorities for the sole purpose of training and education of seafarers.

7. The term "competent authorities" means:

   (a) For the Government of the Socialist Republic of Vietnam: the Vietnam Maritime Administration, the Ministry of Transport or such other body as the Government of Vietnam may designate.

   (b) For the Government of the United States of America: the Maritime Administration, Department of Transportation, or such other body as the United States Government may designate.

8. The term "cargo agency services" means the solicitation and booking of cargo; assessment, collection, and remittance of freight and other charges arising out of service contracts or tariffs; negotiation and entering into service contracts, multimodal transportation agreements and contracts of affreightment; quoting and publishing tariffs; arranging transport services using commercial bills of lading or combined transport documents; direct marketing and sales of maritime transport and related services with customers.

9. The term "cargo management" means the scheduling, coordination and tracking of goods in international trade for their transport, storage and delivery from different sources to different destinations on behalf of customers and processing of data, information and documentation related to these goods.

10. The term "cargo documentation" means the preparation of transport documents, including cargo manifests, customs documents, or other documents related to the origin, destination and character of the goods transported; signing and issuing cargo receipts; preparing, authenticating, processing and issuing bills of lading, including through bills of lading, that are generally accepted in international maritime transport.

11. The term "ocean freight forwarding" means the assembling, collecting, consolidation and dispatch of shipments via an ocean carrier and booking or otherwise arranging space for those shipments on behalf of shippers and processing the documentation for performing related activities incident to those shipments.

12. The term "container station and depot services" means the storage of containers, whether in port areas or inland, and their stuffing, stripping, repairing and making containers available for shipment.

Article 2
Market Access

1. The vessels of each Party have the right to transport passengers and cargo between the territories of the two Parties and between the territory of each Party and the territory of third countries. Nothing in this Agreement, however, confers on vessels of one Party the right to take on board, in the territory of the other Party, passengers or cargo destined for another point in the territory of that other Party (cabotage).

2. The vessels of each Party shall have the right to transport between ports of the other Party empty cargo vans, empty lift vans, and empty shipping tanks; equipment for use with cargo vans, lift vans or shipping tanks; empty barges especially designed for carriage aboard vessels and equipment, excluding propulsion equipment for use with such barges; and empty instruments of international traffic, including containers; provided that all such articles are owned or leased by the owner or operator of the transporting vessel and are transported for his use in handling his cargo in foreign trade.

3. The vessels of each Party have the right to call at the ports of the other Party, subject to advance notice requirements of such entry to the appropriate authorities of that Party. However, nothing in this Agreement concerning port access shall be construed to prevent either Party from taking action necessary for the protection of its national security, safety, or environmental interests.

4. The vessels of each Party shall be treated at least as favorably as merchant vessels of the other Party and at least as favorably as such vessels of any other country with respect to access to port facilities in the territory of the other Party, including berths, quays, cargo- and vessel-handling equipment, warehouses, and the collection of port dues and charges.

Article 3
Commercial Opportunities

1. Shipping companies of each Party shall have the right to invest up to 51% of the legal capital of joint ventures established with entities of the other Party in the territory of the other Party to engage in the transportation of international ocean freight.

2. The joint ventures described in paragraph 1 of this Article shall be permitted to contract for, or offer directly, services in connection with international ocean freight carried on board their vessels, including:

   (a) Cargo agency services;

   (b) Cargo documentation;

   (c) Cargo management;

   (d) Ocean freight forwarding;

   (e) Storage and warehouse services; and

   (f) Container station and depot services.

3. Five years from entry into force of this Agreement, shipping companies of each Party shall have the right to establish fully owned subsidiaries in the territory of the other Party to engage in the transportation of international ocean freight and to provide the services in paragraph 2 of this Article.

4. Entities organized under the laws of each Party shall have the right to fund the construction of ports, and to operate such ports, or their ancillary facilities under applicable laws and regulations of each Party.

5. The joint ventures described in paragraph 1 of this Article shall be permitted to employ, in connection with international transportation of ocean cargoes, any inland transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties, including transport to and from all ports, and including, where applicable, to transport cargo in bond under applicable laws and regulations of each Party. Five years from entry into force of this Agreement, fully owned subsidiaries established by the shipping companies of either Party in the territory of the other Party shall have the right to employ these services directly.

6. Notwithstanding the five-year limits in paragraphs 3 and 5 of this Article, upon the entry into force of this Agreement, one shipping company of the United States of America, to be identified by the Government of the United States of America, shall have the right to establish a fully owned subsidiary as provided in paragraph 3 of this Article. At that time, that fully owned subsidiary shall also have the right to employ directly the services described in paragraph 5 of this Article.

7. Nothing in this Article shall be construed to prevent either Party from taking action necessary for the protection of its national security interests.

Article 4
Remittance of Funds

1. Shipping companies of each Party shall be free to provide services covered in Article 3 of this Agreement in the territory of the other Party, for compensation in the currency of the other Party or in freely convertible currencies, to the degree permitted by the other Party's laws and regulations, provided that they are applied on a non-discriminatory basis.

2. Shipping companies of each Party shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation and at the rate of exchange applicable to current transactions and remittances on the date a company makes the initial application for remittance.

Article 5
Vessel Documentation

1. Each Party shall recognize, to the extent permitted by its laws and regulations, vessel certificates and documents issued or recognized by the other Party, provided, however, that each Party shall recognize certificates issued under the authority of the other Party, including the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended; the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973/1978, as amended; and the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, as amended.

2. Vessel tonnage taxes shall be calculated and collected on the basis of the tonnage of the vessel as stated in the International Tonnage Certificate. Vessels of either Party shall be exempted from re-measurement in ports of the other Party. However, in the case either Party has clear grounds to doubt the correctness of the International Tonnage Certificate, the Party shall inform the country whose flag the vessel is flying. Each Party shall ensure that the tonnage taxes upon vessels of the other Party will not exceed the charges imposed on its national vessels in like situations.

Article 6
Crew Member Documents

Each Party shall recognize certificates of competency of crew members issued by the other Party in accordance with the International Convention on

Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 1978/1995), as amended.

Article 7
Immigration and Customs

1. The laws and regulations of a Party relating to entry, exit, clearance, vessel security, immigration, passports, customs, quarantine, and, in the case of mail, postal regulations shall apply to vessels of the other Party, and to passengers, crew, or cargo on board such vessels entering, within or leaving the territory of the first Party.

2. Members of the crew of vessels of either Party may enter and exit the territory or travel through the territory of the other Party to join vessels, repatriate or for any other reason acceptable to the appropriate authorities of the other Party, subject to the provisions of paragraph 1 and to compliance with the applicable laws and regulations of said other Party.

3. Members of the crew of vessels of either Party in need of immediate medical care may enter and remain in the territory of the other Party for the period of time acceptable to the proper authorities of the other Party for immediate medical treatment provided such entry and sojourn are otherwise in compliance with the applicable laws and regulations of that Party.

4. Each Party may deny entry into its territory to a crew member of a vessel of the other Party and to a passenger on board such vessels in accordance with the applicable laws and regulations of that Party.

Article 8
Assistance to Vessels in Distress

1. If a vessel of a Party is involved in an apparent or actual distress situation, accident, or act of violence against it in the internal waters or territorial sea of the other Party, such other Party shall, if practical, facilitate or provide assistance to the master, crew members, passengers, vessel, and cargo. Such other Party shall also promptly notify the diplomatic representative or consular representative of the state whose flag the vessel is flying.

2. The Party in whose territorial sea or internal waters the accident has taken place shall take the appropriate steps, including as specified in applicable International Maritime Organization instruments, to conduct an investigation of the accident. The Parties agree to cooperate in the

conduct of the investigation and to allow representatives of each Party to participate in the investigation in accordance with its relevant national laws. That Party shall promptly inform the other Party of the results of an investigation.

3. All cargo and other property unloaded or saved from a vessel in distress shall be exempted from all customs duties and taxes, except port usage fees and charges as applicable, provided that such cargo and property are not released for consumption or use in the territory of the Party. The shipowner shall pay storage costs incurred in accordance with the applicable regulations of the Party, provided that all such charges shall be just, reasonable, and non-discriminatory.

Article 9
Consultations

1. To facilitate the implementation of this Agreement, a joint committee comprising representatives of the relevant authorities shall be established by the Parties.

2. The Joint Committee shall consider matters of common concern with respect to the interpretation and implementation of this Agreement and other maritime transportation issues, in particular those related to activities of shipping companies and vessels of the Parties involved in maritime transport between the two countries, and exchanges of information between the Competent Authorities.

3. At the request of either Party, the Joint Committee shall hold consultations on a date and at a venue agreed by the Parties.

4. A Party shall respond to a request for consultations from the other Party within 30 days from the date of receipt of the request.

Article 10
Cooperation

The Parties shall, subject to available funds, cooperate closely in the field of maritime transport, in particular, in the development of cargo and passenger trades, and in training seafarers and officers in the field of maritime transport.

Article 11
Entry into Force and Amendment

1. This Agreement shall enter into force 30 days after an exchange of diplomatic notes confirming completion by the Parties of the internal procedures required for its entry into force.

2. This Agreement shall remain in force for five years and shall be renewed automatically for successive one year periods. This Agreement may be terminated at any time by either Party upon six months' written notice, through diplomatic channels, to the other Party.

3. This Agreement may be amended by agreement of the Parties.

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

DONE at Washington, D.C., on March 15, 2007, in duplicate in the English and Vietnamese languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM:

HIỆP ĐỊNH
VẬN TẢI BIỂN
GIỮA
CHÍNH PHỦ
HỢP CHÚNG QUỐC HOA KỲ
VÀ
CHÍNH PHỦ
NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Chính phủ Hợp chúng quốc Hoa Kỳ và Chính phủ Nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam, sau đây được gọi là "Các Bên",

Với mong muốn tăng cường và mở rộng hợp tác trong lĩnh vực vận tải biển trên nguyên tắc tiếp cận bình đẳng và cùng có lợi,

Nhận thấy rằng một hệ thống vận tải thống nhất với các yếu tố logistics (phiên âm theo tiếng Việt lô-gi-stíc) và kết hợp nhiều phương thức vận tải hiệu quả sẽ có tầm quan trọng về mặt kinh tế đối với người giao hàng, người sản xuất và người tiêu dùng;

Đã thoả thuận như sau:

Điều 1
Các định nghĩa

Trong Hiệp định này:

1. Thuật ngữ "Tàu của một Bên" được hiểu là:

   (a) Bất kỳ tàu thương mại nào được đăng ký tại lãnh thổ của một Bên phù hợp với pháp luật và quy định của Bên đó và được sử dụng cho hoạt động vận tải biển thương mại hoặc là tàu huấn luyện hàng hải thương mại.

   (b) Bất kỳ tàu thương mại nào được đăng ký tại lãnh thổ của một nước thứ ba và được một công ty vận tải biển của một trong các Bên khai thác hoặc thuê, bao gồm các tàu mà công ty đó sở hữu, khai thác hoặc thuê, kể cả thuê khoang trong vận chuyển công-te-nơ.

   Thuật ngữ "Tàu của một Bên" không bao gồm các tàu sau:

   (i) Tàu chiến (như được định nghĩa tại Công ước của Liên hiệp quốc về Luật Biển 1982);

   (ii) Tàu tham gia nghiên cứu khí tượng học, thủy văn học, hải dương học;

   (iii) Tàu cá;

   (iv) Tàu phục vụ cho các hoạt động nghỉ ngơi giải trí;

   (v) Tàu công vụ và tàu được sử dụng với các mục đích phi thương mại, không bao gồm tàu huấn luyện hàng hải thương mại.

2. Thuật ngữ "thuyền viên" được hiểu là thuyền trưởng, các sĩ quan, thủy thủ hoặc bất kỳ người nào được tuyển dụng làm việc trên tàu của một Bên và những người này có tên trong danh sách thuyền viên của tàu đó.

3. Thuật ngữ "hành khách" được hiểu là những người được vận chuyển trên tàu của một Bên trên cơ sở một hợp đồng vận chuyển và những người này có tên trong danh sách hành khách của tàu đó.

4. Thuật ngữ "cảng của một Bên" được hiểu là bất kỳ cảng biển thuộc lãnh thổ của một Bên và được Bên đó công bố là cảng sử dụng cho vận tải biển quốc tế.

5. Thuật ngữ "công ty vận tải biển" được hiểu là bất kỳ doanh nghiệp thành lập và hoạt động theo pháp luật của một Bên và tham gia hoạt động kinh doanh vận tải biển quốc tế.

6. Thuật ngữ "tàu huấn luyện hàng hải thương mại" được hiểu là bất kỳ tàu nào thuộc sở hữu và sử dụng của các cơ quan Chính phủ chỉ nhằm mục đích huấn luyện và đào tạo thuyền viên.

7. Thuật ngữ "cơ quan có thẩm quyền" được hiểu là:

   (a) Đối với Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam: Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải hoặc cơ quan khác được Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ định.

   (b) Đối với Chính phủ Hợp chúng quốc Hoa Kỳ: Cục Hàng hải, Bộ Giao thông hoặc cơ quan khác được Chính phủ Hợp chúng quốc Hoa Kỳ chỉ định.

8. Thuật ngữ "dịch vụ đại lý hàng hoá" được hiểu là việc gom và thuê chỗ vận chuyển hàng; xác định, thu và chuyển trả tiền cước vận chuyển và các khoản chi phí khác phát sinh từ các hợp đồng dịch vụ hoặc theo bảng giá cước; việc đàm phán và tham gia các hợp đồng dịch vụ, hợp đồng vận tải đa phương thức và hợp đồng vận chuyển bao; niêm yết và thông báo bảng giá cước; thu xếp các dịch vụ vận chuyển có sử dụng vận đơn thương mại hoặc chứng từ vận tải đa phương thức; trực tiếp tiếp thị và chào bán dịch vụ vận chuyển đường biển và các dịch vụ có liên quan với khách hàng.

9. Thuật ngữ "quản lý hàng hoá" được hiểu là việc lập lịch trình, điều phối và theo dõi hàng hoá thương mại quốc tế trong các công đoạn vận chuyển, lưu kho và giao hàng hoá từ các điểm xuất phát khác nhau đến các đích khác nhau với tư cách là đại diện khách hàng và xử lý dữ liệu, thông tin và chứng từ liên quan đến hàng hoá đó.

10. Thuật ngữ "lập chứng từ hàng hoá" được hiểu là việc chuẩn bị chứng từ vận chuyển, tờ khai hàng hoá, chứng từ hải quan và các tài liệu khác có liên quan đến xuất xứ, đích đến và đặc điểm của hàng hoá vận chuyển; ký và phát hành biên lai nhận hàng; chuẩn bị, xác nhận, xử lý và phát hành vận đơn, bao gồm cả vận đơn suốt, được chấp nhận rộng rãi trong hoạt động vận chuyển bằng đường biển quốc tế.

11. Thuật ngữ "giao nhận đường biển" được hiểu là việc tập hợp, thu thập, gom và gửi các lô hàng qua người vận chuyển đường biển và thay mặt người giao hàng đặt chỗ hoặc thu xếp khoang cho các lô hàng đó và xử lý chứng từ có liên quan đến việc gửi các lô hàng đó.

12. Thuật ngữ "dịch vụ kho bãi công-te-nơ" được hiểu là việc lưu công-te-nơ trong khu vực cảng hoặc trong nội địa, và đóng hàng, dỡ hàng, sửa chữa và chuẩn bị công-te-nơ sẵn sàng để vận chuyển.

Điều 2
Tiếp cận thị trường

1. Tàu của mỗi Bên có quyền vận chuyển hành khách và hàng hoá giữa lãnh thổ của hai Bên, giữa lãnh thổ của mỗi Bên với lãnh thổ của các nước thứ ba. Tuy vậy, Hiệp định này không cho phép các tàu của một Bên có quyền nhận lên tàu hành khách hoặc hàng hoá trên lãnh thổ của Bên kia để vận chuyển đến một điểm thuộc lãnh thổ của Bên đó (vận tải nội địa).

2. Tàu của mỗi Bên có quyền vận chuyển giữa các cảng biển của Bên kia các xe chuyên dụng không có hàng, xe nâng không có hàng, thùng chứa rỗng; các thiết bị phục vụ cho các loại xe và thùng chứa nói trên; xà lan rỗng được thiết kế để chuyên chở trên tàu và trang thiết bị, ngoại trừ các thiết bị đẩy được sử dụng cho các xà lan đó; và các thiết bị chứa rỗng, được sử dụng trong hoạt động vận chuyển quốc tế, bao gồm cả các công-te-nơ, với điều kiện là các thiết bị trên do chủ tàu hoặc người khai thác tàu đó sở hữu hoặc thuê và được vận chuyển nhằm mục đích phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa ngoại thương của chủ tàu hoặc người khai thác đó.

3. Tàu biển của mỗi Bên có quyền đến cảng của Bên kia với điều kiện phải tuân theo các quy định về việc thông báo trước khi tàu đến cảng cho các cơ quan có thẩm quyền của Bên đó. Tuy vậy, về việc tàu đến cảng, Hiệp định này không hạn chế các Bên áp dụng những biện pháp cần thiết để bảo vệ an ninh quốc gia, an toàn hoặc các lợi ích về môi trường của mình.

4. Tàu của mỗi Bên được đối xử thuận lợi ít nhất là bằng với tàu thương mại của Bên kia và ít nhất là bằng với tàu thương mại của bất kỳ nước nào khác trong việc sử dụng trang thiết bị cảng trên lãnh thổ của Bên kia, bao gồm cầu cảng, bến cảng, trang thiết bị phục vụ tàu và bốc dỡ hàng, nhà kho, thanh toán cảng phí.

Điều 3
Các cơ hội thương mại

1. Công ty vận tải biển của mỗi Bên có quyền đầu tư đến 51% vốn pháp định của liên doanh được thành lập với các đối tác của Bên kia trên lãnh thổ của Bên đó để tham gia vào vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển.

2. Các liên doanh nói tại khoản 1 của Điều này sẽ được phép giao kết hợp đồng hoặc trực tiếp cung cấp các dịch vụ liên quan đến hàng vận chuyển bằng đường biển quốc tế chở trên tàu của các liên doanh đó, bao gồm:

   (a) Dịch vụ đại lý hàng hoá;

   (b) Lập chứng từ hàng hoá;

   (c) Quản lý hàng hoá;

   (d) Giao nhận đường biển;

   (e) Dịch vụ kho bãi;

   (f) Dịch vụ kho bãi công-te-nơ.

3. Sau năm năm kể từ ngày Hiệp định có hiệu lực, công ty vận tải biển của mỗi Bên có quyền thành lập doanh nghiệp mà công ty đó sở hữu toàn bộ vốn trên lãnh thổ của Bên kia để tham gia vận chuyển hàng bằng đường biển quốc tế và cung cấp các dịch vụ nêu tại khoản 2 của Điều này.

4. Công ty thành lập theo pháp luật của mỗi Bên có quyền đầu tư vốn vào việc xây dựng cảng trên lãnh thổ của Bên kia, khai thác các cảng đó hoặc các trang thiết bị phụ trợ của cảng này theo pháp luật của mỗi Bên.

5. Liên quan đến việc vận chuyển quốc tế các hàng hoá bằng đường biển, liên doanh nêu tại khoản 1 của Điều này sẽ được phép thuê sử dụng các dịch vụ vận tải trong nội địa cho hàng đến hoặc đi từ một điểm bất kỳ trên lãnh thổ của các Bên, bao gồm vận chuyển đến hoặc đi từ tất cả các cảng, và trong trường hợp cần thiết, kể cả vận chuyển hàng tạm nhập tái xuất phù hợp với pháp luật và cac quy định hiện hành của mỗi Bên. Sau năm năm kể từ ngày Hiệp định có hiệu lực, doanh nghiệp mà công ty vận tải biển của một Bên sở hữu toàn bộ vốn và được thành lập trên lãnh thổ của Bên kia sẽ có quyền sử dụng trực tiếp các dịch vụ này.

6. Mặc dù có giới hạn thời gian năm năm quy định tại các khoản 3 và khoản 5 của Điều này, kể từ thời điểm Hiệp định này có hiệu lực, một công ty vận tải biển của Hoa Kỳ, được Chính phủ Hoa Kỳ chỉ định, có quyền thành lập doanh nghiệp mà công ty đó sở hữu toàn bộ vốn như được quy định tại khoản 3 của Điều này. Tại thời điểm đó, doanh nghiệp này cũng có quyền trực tiếp thuê sử dụng các dịch vụ được nêu tại khoản 5 của Điều này.

7. Không một quy định nào trong Điều này được hiểu là ngăn cản các Bên áp dụng những biện pháp cần thiết để bảo vệ lợi ích an ninh quốc gia của mình.

Điều 4
Chuyển tiền

1. Công ty vận tải biển của mỗi Bên được tự do cung cấp các dịch vụ nêu tại Điều 3 của Hiệp định này trên lãnh thổ của Bên kia để được trả bằng đồng tiền bản địa của Bên đó hoặc bằng các loại tiền tự do chuyển đổi theo mức độ mà các luật và quy định của nước sở tại cho phép, với điều kiện là các luật và quy định đó được áp dụng trên cơ sở không phân biệt đối xử.

2. Công ty vận tải biển của mỗi Bên, khi có yêu cầu, được quyền chuyển đổi và chuyển về nước những khoản thu được tại địa phương sau khi đã trừ đi các khoản đã chi tại địa phương. Việc chuyển đổi và chuyển tiền sẽ được thực hiện một cách nhanh chóng mà không bị hạn chế hoặc đánh thuế và được áp dụng theo tỷ giá hối đoái vào ngày mà công ty đó yêu cầu chuyển tiền lần đầu.

Điều 5
Tài liệu của tàu

1. Trong phạm vi luật và quy định của mỗi Bên, mỗi Bên sẽ công nhận các giấy chứng nhận và tài liệu của tàu đã được Bên kia cấp hoặc công nhận, tuy vậy mỗi Bên phải công nhận các giấy chứng nhận được cơ quan có thẩm quyền của Bên kia cấp phù hợp với Công ước quốc tế về An toàn sinh mạng trên biển 1974, đã được sửa đổi; Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu 1973/1978, đã được sửa đổi; và Công ước quốc tế về Đo dung tích tàu 1969, đã được sửa đổi.

2. Các loại phí, lệ phí tính theo dung tích của tàu sẽ được tính và thu trên cơ sở dung tích ghi trong Giấy chứng nhận Dung tích quốc tế của tàu. Tàu của mỗi Bên sẽ được miễn đo lại dung tích tại cảng của Bên kia. Tuy vậy, trong trường hợp một Bên có cơ sở rõ ràng để nghi ngờ về sự chính xác của Giấy chứng nhận Dung tích quốc tế của tàu biển thì Bên đó sẽ thông báo cho quốc gia mà tàu mang cờ quốc tịch. Mỗi Bên sẽ đảm bảo các loại phí liên quan đến dung tích tàu được áp dụng đối với tàu của Bên kia sẽ không cao hơn mức được áp dụng đối với tàu của Bên đó trong các trường hợp tương tự.

Điều 6
Giấy tờ của thuyền viên

Mỗi Bên sẽ công nhận các chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên do Bên kia cấp theo quy định tại Công ước quốc tế về Các Tiêu chuẩn Đào tạo, Cấp chứng chỉ và Trực ca cho Thuyền viên (STCW 1978/1995), đã được sửa đổi.

Điều 7
Xuất nhập cảnh và hải quan

1. Các luật và quy định của một Bên liên quan đến việc đến cảng, rời cảng, thủ tục, an ninh tàu biển, xuất nhập cảnh, hộ chiếu, hải quan, kiểm dịch và các quy định về thư tín, bưu phẩm sẽ được áp dụng đối với tàu, hành khách, thuyền viên và hàng hóa trên tàu của Bên kia khi tàu đó đến, đậu lại hoặc rời lãnh thổ của Bên thứ nhất.

2. Thuyền viên của mỗi Bên có thể nhập cảnh, xuất cảnh hoặc quá cảnh lãnh thổ của Bên kia để lên tàu, hồi hương hoặc vì những lý do khác được cơ quan có thẩm quyền của Bên kia chấp thuận, phù hợp với các quy định tại khoản 1 và phù hợp với luật và quy định hiện hành của Bên đó.

3. Thuyền viên làm việc trên tàu của một Bên khi cần được điều trị y tế khẩn cấp có thể vào và lưu lại trên lãnh thổ của Bên kia trong thời hạn được Bên kia cho phép để điều trị y tế ngay với điều kiện việc vào và lưu lại như vậy phù hợp với luật và quy định của Bên đó.

4. Các Bên có quyền từ chối không cho nhập cảnh vào lãnh thổ của mình thuyền viên hoặc hành khách trên tàu của Bên kia phù hợp với luật và quy định hiện hành của Bên đó.

Điều 8
Trợ giúp tàu gặp nạn

1. Nếu tàu của một Bên rõ ràng có thể gặp nguy hiểm hoặc thực sự gặp các tình huống nguy hiểm, tai nạn hoặc hành vi bạo lực chống lại tàu trong nội thuỷ, lãnh hải của Bên kia, thì Bên đó, nếu thực tế cho phép, tạo thuận lợi hoặc trợ giúp thuyền trưởng, thuyền viên, hành khách cũng như tàu và hàng. Đồng thời, Bên đó phải nhanh chóng thông báo cho cơ quan đại diện ngoại giao hoặc cơ quan lãnh sự nước mà tàu mang cờ quốc tịch.

2. Trong trường hợp tai nạn xảy ra tại vùng lãnh hải hoặc nội thủy của một Bên, thì Bên đó phải thực hiện các biện pháp phù hợp, bao gồm cả các

biện pháp được quy định tại các văn kiện của Tổ chức Hàng hải Quốc tế để điều tra tai nạn. Hai Bên đồng ý sẽ hợp tác trong quá trình điều tra tai nạn và cho phép đại diện của mỗi Bên tham gia vào quá trình điều tra tai nạn phù hợp với pháp luật có liên quan của mỗi Bên. Bên đó sẽ nhanh chóng thông báo Bên kia kết quả của việc điều tra.

3. Tất cả các hàng và tài sản được dỡ hoặc cứu được từ tàu bị nạn sẽ được miễn thuế và phí hải quan, trừ các loại phí và chi phí sử dụng tại cảng nếu có, với điều kiện số hàng hoá và tài sản đó không được giải phóng để sử dụng hoặc tiêu thụ trên lãnh thổ của Bên đó. Chủ tàu phải trả các chi phí lưu kho phù hợp với các quy định hiện hành của Bên này với điều kiện các phí đó phải đúng đắn, hợp lý và không có sự phân biệt đối xử.

Điều 9
Tham vấn

1. Để tạo thuận lợi cho việc thực hiện các quy định của Hiệp định này, các Bên sẽ thành lập một Uỷ ban hỗn hợp với thành phần là đại diện các cơ quan có liên quan của mỗi Bên.

2. Uỷ ban hỗn hợp sẽ xem xét các vấn đề mà hai Bên cùng quan tâm liên quan đến việc giải thích và thực hiện Hiệp định này và những vấn đề vận tải biển khác, đặc biệt là các vấn đề liên quan đến hoạt động của các công ty vận tải biển và tàu biển của hai Bên tham gia vận tải biển giữa hai nước và trao đổi thông tin giữa các Cơ quan có thẩm quyền.

3. Uỷ ban hỗn hợp sẽ nhóm họp tại địa điểm và thời gian do hai Bên thoả thuận trên cơ sở đề nghị của một trong hai Bên.

4. Bên nhận được đề nghị tham vấn của Bên kia sẽ trả lời trong vòng 30 ngày, kể từ ngày nhận được đề nghị.

Điều 10
Hợp tác

Trong phạm vi kinh phí cho phép, hai Bên sẽ hợp tác chặt chẽ trong lĩnh vực vận tải biển, đặc biệt trong việc phát triển vận chuyển hành khách và hàng hoá, đào tạo, huấn luyện thuyền viên và cán bộ ngành hàng hải.

Điều 11
Hiệu lực thi hành và sửa đổi

1. Hiệp định này sẽ có hiệu lực sau 30 ngày kể từ ngày hai Bên trao đổi công hàm ngoại giao, khẳng định đã hoàn tất các thủ tục nội bộ theo quy định để Hiệp định có hiệu lực.

2. Hiệp định này có hiệu lực thi hành trong thời hạn 5 năm và mặc nhiên được gia hạn trong từng khoảng thời gian một năm liên tiếp. Hiệp định này có thể chấm dứt bất kỳ lúc nào sau sáu tháng kể từ ngày một Bên thông báo qua đường ngoại giao cho Bên kia ý định chấm dứt hiệu lực của Hiệp định này.

3. Hiệp định này có thể được sửa đổi theo thoả thuận của hai Bên.

ĐỂ LÀM BẰNG, những người có tên dưới đây được sự uỷ quyền hợp thức của Chính phủ nước mình đã ký Hiệp định này.

HIỆP ĐỊNH NÀY ĐƯỢC LÀM tại Oa-sinh-tơn D.C., ngày 15 tháng 03 năm 2007 thành hai bản, bằng tiếng Anh và tiếng Việt; cả hai bản có giá trị như nhau.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ HỢP CHỦNG QUỐC HOA KỲ:	THAY MẶT CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM: