

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Gelen Kâğıtlar Listesi'nde yayımlanan 799531 evrak numaralı "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması"nın onaylanmasının uygun bulunduğu dair kanun teklifi ve gerekçesi ekte sunulmuştur.

Gereğini saygılarımla arz ederim.


Mustafa ŞENTOP
Tekirdağ Milletvekili

TBMM BAŞKANLIĞI		
Tali Komisyon	Beynülkale, İçer, Ulaştırma ve Turizm	
Esas Komisyon	Dışişleri	
Tarih :	07 Nisan 2021	Esas No: 2/3543

TBMM KANUNLAR ve KARARLAR BŞK.LİĞİ
06 Nisan 2021
Numara:

TBMM GENEL YÜRÜK
06 Nisan 2021
No. 804941
EBYS'ye KATILIM MİSTİR

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE VIETNAM SOSYALİST
CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK ANLAŞMASININ
ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TEKLİFİ**

MADDE 1- (1) 22 Nisan 2015 tarihinde Ankara’da imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması”nın onaylanması uygun bulunmuştur.

MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3- (1) Bu Kanun hükümlerini Cumhurbaşkanı yürütür.



T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI

Sayı : Z-90666677-599-12757
Konu : Anlaşma

23 Mart 2021

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

22 Nisan 2015 tarihinde Ankara'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması"nın Anayasanın 90 ıncı maddesi gereğince onaylanması uygun bulunmak üzere ilişikte bilgilerinize sunarım.



Recep Tayyip ERDOĞAN
Cumhurbaşkanı

Ek:

- 1- Anlaşma (Türkçe, Vietnamca, İngilizce)
- 2- Genel Gerekçe

TBMM KANUNLAR ve KARARLAR BŞK.LİĞİ
24 Mart 2021
Numara

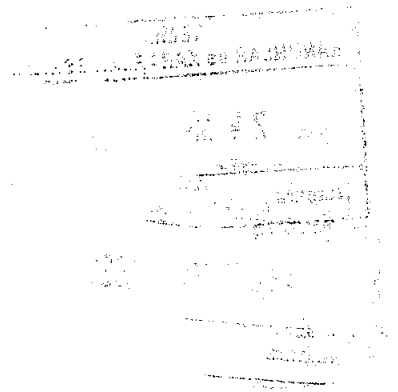
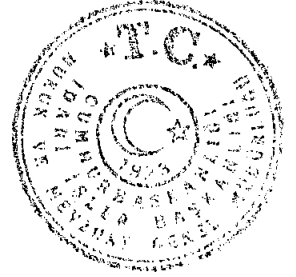
TBMM GENEL EVRAK
24 Mart 2021
No. 799531
ECYE'ye AKTARILMIŞTIR

GENEL GEREKÇE

“Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması” 22 Nisan 2015 tarihinde Ankara’da imzalanmıştır.

İki ülke arasında denizcilik alanındaki ilişkilerin geliştirilmesi ve bu alanda gerçekleştirilecek yatırımların ve ticari faaliyetlerin hukuki çerçevesinin belirlenmesi amacıyla imzalanan Anlaşma ile;

- a) Ticari denizcilik faaliyetlerine katkı sağlanması,
 - b) Bürokratik engellerin asgariye indirilmesi,
 - c) Deniz çevresinin korunması,
 - ç) Gemi adamı belgelerinin karşılıklı olarak tanınması,
 - d) Taşımacılık faaliyetinde bulunulan deniz araçlarının kaza yapması durumunda alınması gereken tedbirler,
 - e) Gemi adamlarına, gemi diğer ülke limanındayken vizesiz karaya çıkma hakkı,
 - f) Denizcilik alanında ortaya çıkabilecek hukuki uyuşmazlıklara çözüm bulunması,
 - g) Denizcilik alanında kapasite inşası,
- Konularında iki ülke arasında iş birliği mekanizmaları oluşturulması hedeflenmektedir.



TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

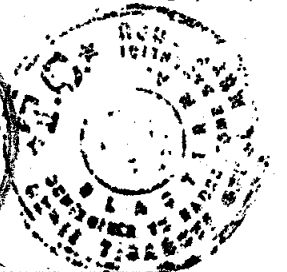
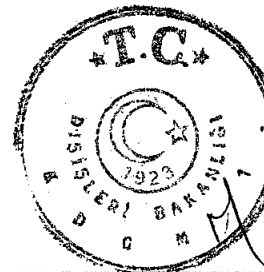
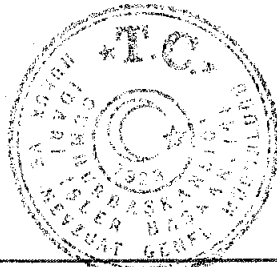
İLE

VIETNAM SOSYALİST CUMHURİYETİ

HÜKÜMETİ

ARASINDA

DENİZCİLİK ANLAŞMASI



Bundan sonra Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti "Taraflar" olarak anılacaktır,

Karşılıklı yarar ve eşit erişim prensipleri temelinde denizcilik alanında işbirliğini güçlendirmeyi ve genişletmeyi arzulayarak,

Aşağıdaki hususlarda mutabık kalmışlardır:

Madde 1

Tanımlar

İşbu anlaşmanın amaçları bakımından:

1. "Taraflardan birinin gemisi" terimi:

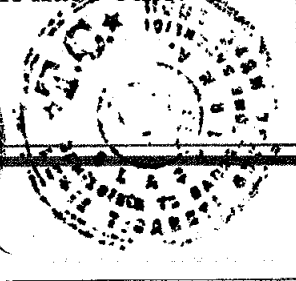
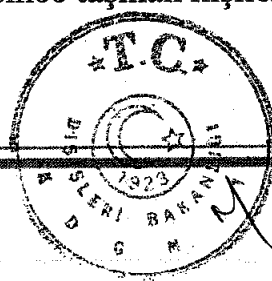
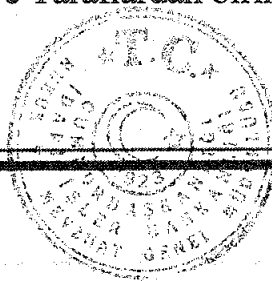
- (a) Taraflardan birinin kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak, ilgili Tarafın bayrağını taşımak üzere siciline kayıtlı bulunan ve denizcilik eğitimi veya ticari amaçlarla kullanılan herhangi bir ticari gemiyi ifade eder.
- (b) Tarafların mevzuatına, teamüllerine ve politikalarına uygun olmak kaydıyla; üçüncü ülkelerin siciline kayıtlı olarak Taraflardan birinin denizcilik şirketleri tarafından işletilen veya kiralanan herhangi bir ticari gemiyi ifade eder.

"Tarafların gemisi" terimi aşağıdakileri içermez:

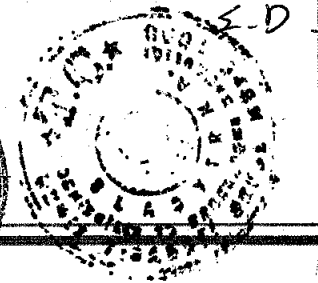
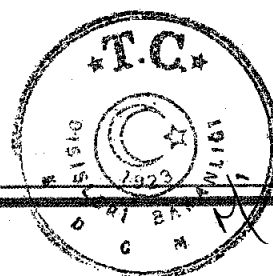
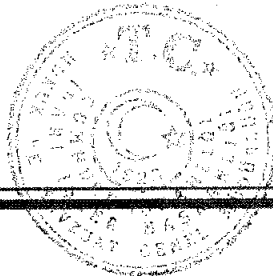
- (i) Savaş gemileri;
- (ii) Meteorolojik, hidrografik ve oşinografik alan araştırması faaliyetlerinde bulunan gemiler;
- (iii) Balıkçılık gemileri;
- (iv) Seyahat ve gezinti tekneleri;
- (v) Ticari denizcilik eğitimi gemileri dışında ticari amaç gütmeyen devlet gemileri ve diğer gemiler;
- (vi) Tehlikeli atık taşıyan gemiler.

2. "Mürettebat" terimi, mürettebat listesine dâhil olan ve Tarafların birinin gemisindeki görevleri yerine getirmek amacıyla istihdam edilmiş kaptan, zabitan, gemiadamı veya diğer herhangi bir çalışan anlamına gelmektedir.

3. "Yolcu" terimi, bir taşıma sözleşmesi altında geminin yolcu listesine dâhil olan ve Taraflardan birinin gemisince taşınan kişileri ifade eder.



4. "Bir Tarafın Limanı" terimi, uluslararası deniz taşımacılığına açık olduğu bir Tarafça ilan edilen ve ilgili Tarafın karasularında bulunan deniz limanını ifade eder.
5. "Denizcilik şirketi" terimi, bir Tarafın mevzuatına uygun olarak kurulan, işletilen ve uluslararası deniz taşımacılığı yapan firmaları ifade eder.
6. "Ticari denizcilik eğitimi gemisi" terimi, sadece gemi adamlarının eğitim ve öğretimi için kullanılan gemileri ifade eder.
7. "Yetkili makamlar terimi";
 - (a) Türkiye Cumhuriyeti adına; "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı,
 - (b) Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti adına: Ulaştırma Bakanlığı'nı"; ifade eder.
8. "Yük acentesi hizmetleri" terimi, yükün talep ve rezerve edilmesi; tarifelerden ve hizmet sözleşmelerinden kaynaklanan navlun ve diğer ücretlerin değerlendirilmesi, toplanması ve havale edilmesi; hizmet sözleşmelerinin, çok modlu taşımacılık anlaşmaları ve navlun sözleşmelerinin müzakere edilmesi ve yürürlüğe girmesi; fiyatlandırma ve tarifelerin yayımlanması; ticari konşimentolar veya kombine taşımacılık belgeleri kullanılarak taşıma hizmetlerinin düzenlenmesi; deniz taşımacılığının doğrudan pazarlanması ve satışı ile müşterilerle ilgili diğer hizmetleri ifade eder.
9. "Yük taşıma belgesi" terimi; yük manifestoları, gümrük belgeleri ya da yükün geldiği ve gittiği yer ile taşınan malların özelliklerini içeren diğer belgeler de dahil olmak üzere, taşımacılığa ait belgelerin hazırlanması; yük faturalarının düzenlenmesi ve imzalanması; uluslararası taşımacılıkta genel olarak kabul gören, kapıdan kapıya taşımacılıkta kullanılan yük konşimentoları da dahil olmak üzere, konşimentoların, hazırlanması, doğrulanması, işleme konulması ve düzenlenmesini ifade eder.
10. "Deniz aşırı navlun komisyonculuğu" terimi; bir okyanus gemisince taşınacak malların bir araya getirilmesi, toplanması, konsolide edilmesini ve yükleten adına söz konusu taşıma için gemilerde rezervasyon ya da diğer yollarla yer ayarlanması ve bahsekonu taşıma için ilgili faaliyetlerin yerine getirilmesi amacıyla gerekli belgelendirmenin yapılmasını ifade eder.



Madde 2

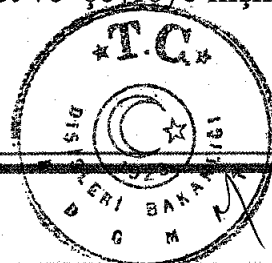
İşbirliği

1. Taraflar, kullanılabilir fonlara bağlı olarak, aşağıda belirtilen konularda işbirliği yapacak, görüş ve tecrübe paylaşımında bulunacak ve ayrıca denizcilik alanında faaliyet gösteren özel ve kamu şirketlerinin bu işbirliği mekanizmasına dahil olmasını teşvik edeceklerdir:
 - a) Limanların inşası, geliştirilmesi, işletimi ve yönetimi;
 - b) Gemi inşası ve yat inşası, gemi bakım onarımı, gemi geri dönüşümü ve limanların inşası ve modernizasyonunun yanısıra modern teknolojilerin oluşturulması/uygulanması;
 - c) Aşağıdaki alanlarda kapasite inşası:
 - Deniz emniyeti ve güvenliği;
 - Deniz kirliliğinin önlenmesi;
 - Liman yönetimi;
 - Filo yönetimi;
 - Hükümet yetkililerinin, eğitimcilerin ve gemi adamlarının eğitimi;
 - Gemi inşası, gemi bakımı ve onarımı ile gemi geri dönüşüm hizmetleri.
2. Taraflar, kendi Ülkelerinin mevzuatı çerçevesinde, deniz taşımacılığında ve gemi inşasında faaliyet gösteren ticari kuruluşlar ve klas kuruluşları ile onların yetkili otoriteleri arasında işbirliğini geliştirmek için çaba göstereceklerdir.

Madde 3

Tarafların Gemilerinin Hakları

1. Her bir Tarafın gemileri, Tarafların mevzuatına, teamüllerine ve politikalarına uygun olmak kaydıyla, iki Tarafın uluslararası taşımacılığa açık limanları arasında ve bu limanlar ile üçüncü ülke limanları arasında yük ve yolcu taşımacılığı yapma hakkına sahiptir. Ancak, işbu Anlaşmadaki hiç bir hüküm, Taraflardan birinin gemisine diğer Tarafın karasularında bulunan bir noktadan diğer noktaya yolcu ve yük taşıma hakkı vermez (kabotaj).
2. Her bir Tarafın gemileri, diğer Tarafın yetkili otoritelerine gerekli ön bildirimleri yapmış olmaları kaydıyla, diğer Tarafın uygulanan kanun ve düzenlemelerine uygun olarak diğer Tarafın limanlarına giriş hakkına sahiptirler. Ancak, işbu Anlaşmadaki hiç bir hüküm Tarafların, limana giriş ile ilgili ulusal güvenlik, emniyet ve çevreye ilişkin konularda

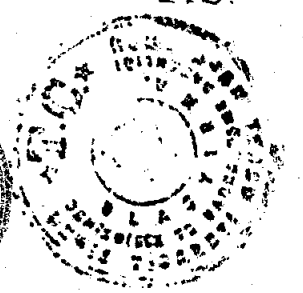
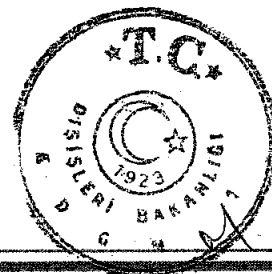


ıkarlarının korunması için gerekli önlemleri almasını engellemeye yönelik olarak yorumlanamaz.

3. Rıhtımlar, yanařma yerleri, yk ve gemi elleçleme teçhizatları, depolama sahaları ve liman vergi ve harçlarının ödenmesi hizmetleri de dahil olmak üzere; bir Tarafın yetki alanlarındaki limanlarına eriřimi hususunda, diğeri Tarafın gemilerine, en az kendi gemilerine ve diğeri herhangi bir ülkenin gemilerine uyguladıđı kadar iyi muamele gösterecektir.
4. İřbu Anlařmanın yukarda belirtilen paragrafları:
 - (a) Denizde kabotaj tařımacılıđına ve her bir Tarafça saklı tutulan diğeri faaliyetlere uygulanmayacaktır.
 - (b) Taraflardan birinin, kendi gemilerine verdiđi zorunlu kılavuz alma muafiyetlerinin, diğeri Taraf gemilerine teřmil edilmesini zorunlu kılmayacaktır.
5. Taraflar, kendi mevzuatı, liman düzenlemeleri ve uluslararası hukuk yükümlülükleri çerçevesinde, gemilerin limanlarda bekleme sürelerinin mümkün olduđu lde kısaltılması için uygun tedbirleri alacaklar ve bu limanlarda yürürlükte bulunan idari, gümrük ve sađlık iřlemlerinin basitleřtirilmesini sađlayacaklardır.

Madde 4 **Ticari Fırsatlar**

1. Bir Tarafın denizcilik řirketleri, uluslararası deniz ařırı navlun tařımacılık gerçekleřtirmek için, diğeri Tarafın ülkesinde, diğeri Tarafın kuruluřları ile, yasal sermayesi en fazla %51 kadar olan, iř ortaklıkları kurma hakkına sahiptir.
2. Paragraf 1'de belirtilen iř ortaklıklarına; ařađıda belirtilen konularda, kendi gemilerinde gerçekleřtirilen uluslararası deniz ařırı navlun tařımacılıđı alanı ile ilgili hizmetler için sözleřme yapma ya da bu hizmetleri dođrudan sunma hakkı tanınacaktır. Bunlar;
 - (a) Yük acentesi;
 - (b) Yük belgelendirmesi;
 - (c) Deniz ařırı navlun komisyonculuđu.



Madde 5

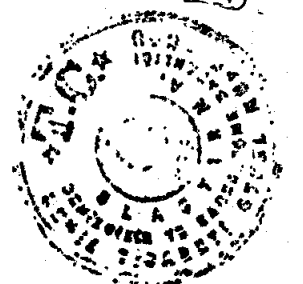
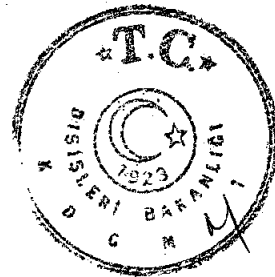
Fonların Havalesi

1. Bir Tarafın denizcilik şirketleri; ayırım yapmama temelinde uygulanmaları koşuluyla, diğer Tarafın kanun ve düzenlemelerinin izin verdiği ölçüde; diğer Tarafın para birimi ya da serbest bir şekilde birbirine dönüştürülebilen para birimleri cinsinden ödemek koşuluyla, işbu Anlaşmanın 3. Maddesinde yer alan hizmetleri diğer Tarafın ülkesinde sağlamak konusunda serbest olacaklardır.
2. Bir Tarafın denizcilik şirketleri, diğer ülkede toplanan kazanç fazlasını, istenildiğinde, kendi ülkelerinin para birimine çevirme ve ülkelerine havale etme hakkına sahiptir. Para birimi çevirme ve havale işlemlerine, hızlı bir şekilde ve Tarafların yürürlükteki kanun ve düzenlemelerine uygun olarak izin verilecektir.

Madde 6

Gemi Belgeleri

1. Taraflar, kanunları ve düzenlemelerince izin verildiği ölçüde, diğer Tarafın kanunları ve düzenlemeleri ve diğer Tarafın üyesi olduğu ilgili uluslararası konvansiyonları temel alarak düzenlenen ya da tanınan gemi sertifikaları ve belgelerini tanıyacaktır. Bununla birlikte, Taraflar, tadil edilmiş halleriyle, 1974 Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, 1973-1978 Denizlerde Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi ve 1969 Gemilerin Tonaj Ölçümlemesi Uluslararası Sözleşmelerine uygun olarak diğer Tarafın idaresince düzenlenen sertifikaları tanıyacaktır.
2. Tadil edilmiş haliyle, 1969 Gemilerin Tonaj Ölçümlemesi Uluslararası Sözleşmesine uygun olarak düzenlenen gemilerin uluslararası tonaj sertifikası, gemilerin tonaj vergisi ölçümlemesinde temel olarak alınacak ve yeniden ölçümden muaf tutulacaktır. Ancak, her bir Taraf, işbu tonaj sertifikalarının doğruluğuna ilişkin açık şüpheleri olduğu takdirde, şüphelenilen diğer Tarafın bayrağını taşıyan geminin ülkesini bilgilendirecektir.



Madde 7

Mürettebatın Yeterlilik Sertifikaları ve Kimlik Belgeleri

1. Taraflar, Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmeye (STCW 1978, 2010 yılında değiştirilen) uygun olarak diğer Tarafın yetkili makamlarınca düzenlenen gemi adamlarının yeterlilik sertifikalarını tanıyacaktır.
2. Taraflar, diğer Tarafın yetkili makamlarınca düzenlenen gemiadamlarının yeterlilik sertifikalarını tanıyacaktır. Bu belgeler:
 - a) Türkiye Cumhuriyeti tarafında - Gemiadamı Cüzdanı ve/veya Gemiadamı Belgesi ve
 - b) Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti tarafında "Gemiadamı Pasaportu", "Gemiadamı Belgesi" ve/veya "Pasaport".

Madde 8

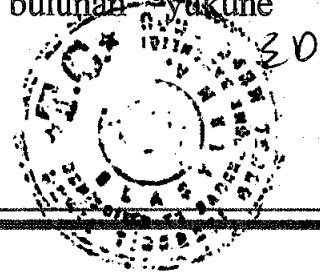
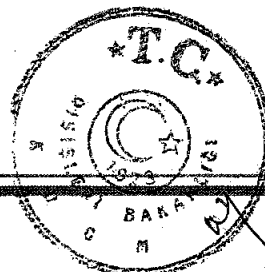
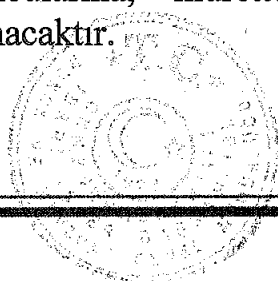
Çevre Koruma

1. Her bir Tarafın gemileri, diğer Taraf devletın karasularında ve münhasır ekonomik bölgesinde çevresel tahribatın önlenmesi için, ilgili uluslararası düzenlemelere ve diğer Tarafın mevzuatına göre gerekli olan tüm tedbirleri alacaktır.
2. Her bir Tarafın gemileri, ülkesinde bulunduğu diğer Tarafın yürürlükte olan çevrenin korunması alanındaki kanunlarına göre sorumlu olacaktır.
3. Taraflardan birinin gemisinden kaynaklanan ve diğer Tarafın ülkesinde ve münhasır ekonomik bölgesinde bir deniz kirliliği oluşması durumunda, kirlüten geminin sahibi, ilgili uluslararası sözleşmelere ve kirliliğin olduğu Tarafın kanunlarına göre sorumlu olacaktır.

Madde 9

Göç ve Gümrükler

1. Tarafların giriş, çıkış, limandan ayrılma izni, gemi güvenliği, göç, pasaport, gümrük, karantinaya ilişkin kanun ve düzenlemeleri ile posta işlemleri söz konusu olduğunda posta düzenlemeleri, diğer Tarafın ülkesine girişte, ülkesindeyken veya ayrılırken, ilgili Tarafın gemilerine ve yolcularına, mürettebatına ya da gemide bulunan yüküne uygulanacaktır.

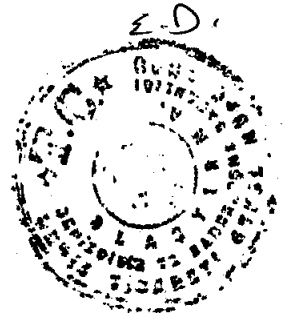
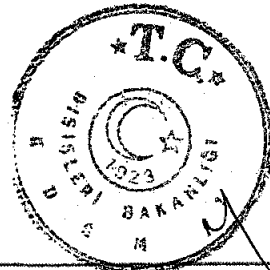


2. Tarafların gemilerinin mürettebatları, diğer Tarafın uygulanan kanun ve düzenlemelerine uygun olarak ve işbu Maddenin 1. Paragrafında yer alan hükümlere tâbi olarak, gemiye katılmak, ülkesine geri dönmek ya da diğer Tarafın yetkili makamlarınca kabul edilebilir başka sebepler için, diğer Tarafın ülkesine girebilir ve ülkesinden çıkabilir veya ülkesi içerisinde seyahat edebilir.
3. Tarafların gemilerinin mürettebatları, acil sağlık müdahalesi ihtiyacı olması durumunda, diğer Tarafın ilgili makamlarınca acil tıbbi tedavi için kabul edilebilir süre boyunca, ilgili Tarafın geçerli kanun ve düzenlemelere uygun olmak kaydıyla söz konusu Tarafın ülkesine giriş yapabilir ve kalabilir.
4. Taraflar, kendi kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak, diğer Tarafın gemisinin mürettebatının ya da bu gemide taşınan yolcusunun kendi ülkesine girişini reddedebilir.

Madde 10

Tehlikede Bulunan Gemilere Yardım

1. Taraflardan birinin gemisi, diğer Tarafın iç sularında veya karasularında, belirgin ya da gerçek bir şekilde, tehlike, kaza veya şiddete maruz kalırsa, uygulayabildiği ölçüde, diğer Taraf, tehlikede bulunan geminin kaptanına, mürettebatına, yolcularına, gemisine ve yüküne yardımı kolaylaştıracak ya da yardım sağlayacaktır. Diğer Taraf, ayrıca geminin bayrağında olduğu ülkenin diplomatik temsilcisine veya konsolosluk temsilcisine hızlı bir şekilde bildirimde bulunacaktır.
2. İç sularında veya karasularında kazanın meydana geldiği Taraf, kaza soruşturması yapılması için, Uluslararası Denizcilik Örgütüncel belirlenen kurallar da dâhil olmak üzere, gerekli uygun adımları atacaktır. Taraflar, ilgili ulusal kanunlarına uygun olarak soruşturmanın yürütülmesinde ve her bir Taraf temsilcilerinin soruşturmalara dahil edilmesi konusunda işbirliği yapmak için mutabık kalmışlardır. İlgili Taraf, diğer Tarafa, soruşturmanın sonuçları hakkında hızlı bir şekilde bilgi verecektir.



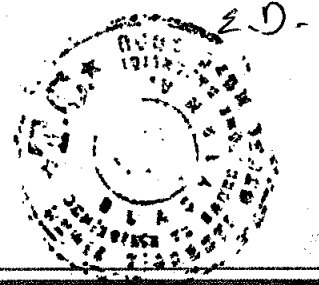
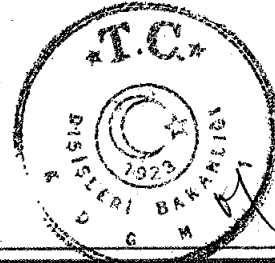
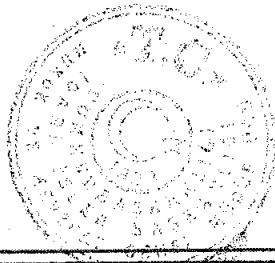
3. Tehlikede bulunan gemiden kurtarılan veya boşaltılan tüm yük ve diğer eşyalar, liman kullanım bedelleri ve ücretleri istisna olmak kaydıyla, diğer Tarafın ülkesinde tüketime sunulmadıkça veya kullanılmadıkça, tüm gümrük vergilerinden ve diğer vergilerden muaf tutulacaktır. Donatan, adil, makul olması ve ayırım yapılmaması kaydıyla, diğer Tarafın geçerli mevzuatına uygun olarak belirlenen depolama maliyetlerini ödeyecektir.

Madde 11 **İstişareler**

1. İşbu Anlaşmanın uygulamasının kolaylaştırılması için, Taraflarca, ilgili makamların temsilcilerinden oluşan, ortak bir komite kurulacaktır.
2. İşbu Ortak Komite; özellikle Tarafların iki ülke arasında deniz ticaretiyle iştigal olan denizcilik şirketlerinin faaliyetleri ve gemileriyle ilgili hususlar başta olmak üzere, işbu Anlaşmanın yorumlanması ve uygulanmasıyla ilgili ortak meselelerin değerlendirilmesinin yanı sıra Yetkili Makamlar arasında bilgi teatisini sağlayacaktır. Eğer Ortak Komite, işbu Anlaşmanın yorumlanması ve uygulaması ile ilgili bir mutabakata varamazsa, uyuşmazlık diplomatik kanallarla çözülecektir.
3. Taraflardan birinin talebi üzerine, Ortak Komite, tercihen senede bir kere olmak üzere, Tarafların mutabık kaldığı yer ve tarihte istişareler düzenleyecektir.
4. Taraflardan biri, diğer Tarafın istişarelere ilişkin talebine, talebin alındığı tarihten itibaren 30 gün içerisinde cevap verecektir.

Madde 12 **Yürürlüğe Giriş ve Değişiklikler**

1. İşbu Anlaşmanın hükümleri, Türkiye Cumhuriyeti ile Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti'nin tarafı olduğu diğer uluslararası anlaşmalardan doğan hak ve yükümlülüklerini etkilemez.
2. İşbu Anlaşma, Tarafların, Anlaşmanın yürürlüğe girmesi için gerekli iç yasal usullerin tamamlandığını birbirlerine diplomatik yollarla bildirdikleri son yazılı bildirimin alındığı tarihte yürürlüğe girecektir.



3. İşbu Anlaşma, beş (5) yıllık süre ile yürürlükte kalacaktır ve daha sonra, müteakip beş (5) yıllık süreler halinde otomatik olarak yenilenecektir. Taraflardan biri, Anlaşmayı sona erdirmeye niyetini diğer Tarafa diplomatik yollardan yazılı olarak sona ermenin yürürlüğe gireceği tarihten en az altı (6) ay önceden bildirmesi kaydıyla Anlaşmayı herhangi bir zamanda sona erdirebilir.
4. İşbu Anlaşma, Tarafların karşılıklı yazılı rızalarıyla herhangi bir zamanda değiştirilebilir. Değişiklikler işbu Maddenin 2. Fıkrasında belirtilen aynı yasal usule uygun şekilde yürürlüğe girecektir.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, işbu Anlaşma, aşağıda belirtilen ve Hükümetleri tarafından tam yetkili kılınmış kişilerce imzalanmıştır.

İşbu Anlaşma, Ankara şehrinde 22 Nisan 2015 tarihinde hepsi aynı derecede geçerli olmak üzere, Türkçe, İngilizce ve Vietnamca dillerinde, ikişer orijinal nüsha olarak düzenlenmiştir. İşbu Anlaşmanın yorumlanmasında farklılık olduğu takdirde İngilizce metin geçerli olacaktır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA

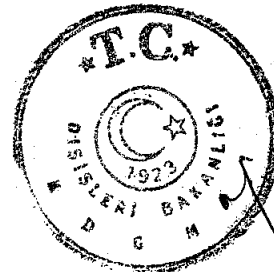


Feridun BİLGİN
Ulaştırma, Denizcilik ve
Haberleşme Bakanı

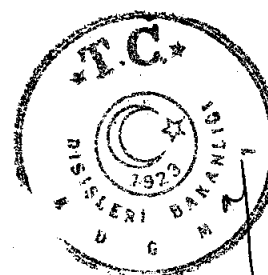
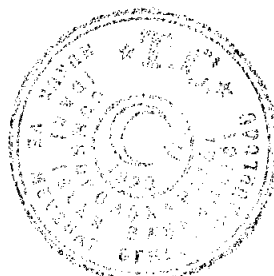
VIETNAM SOSYALİST CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA



Dinh La THANG
Ulaştırma Bakanı



HIỆP ĐỊNH HÀNG HẢI
GIỮA
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA THỎ NHĨ KỲ
VÀ
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM



Chính phủ nước Cộng hòa Thổ Nhĩ Kỳ và Chính phủ nước Cộng hòa 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 hàng hải trên nguyên tắc bình đẳng và cùng có lợi,

Đã thoả thuận như sau:

Điều 1 **Các định nghĩa**

Trong Hiệp định này:

1. Thuật ngữ “Tàu của mỗi Bên” được hiểu là:

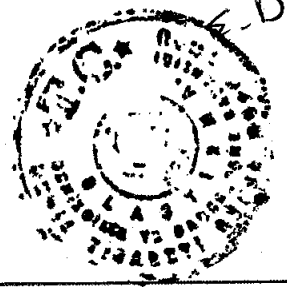
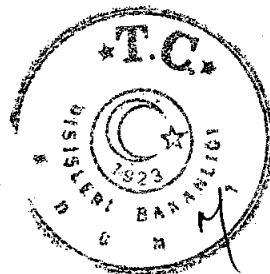
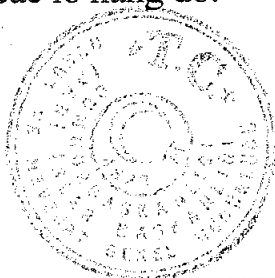
- (a) Bất kỳ tàu thương mại nào được đăng ký mang cờ quốc tịch của một Bên phù hợp với pháp luật và quy định của Bên đó và được sử dụng cho hoạt động vận tải biển thương mại hoặc là tàu huấn luyện hàng hải thương mại.
- (b) Bất kỳ tàu thương mại nào được đăng ký mang cờ quốc tịch của một nước thứ ba 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 với điều kiện phù hợp với luật pháp, quy định và chính sách của các Bên.

Thuật ngữ “Tàu của mỗi Bên” không bao gồm các tàu sau:

- (i) Tàu chiến;
- (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;
- (vi) Tàu chở chất thải độc hại.

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 sử dụng 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 hòa Thổ Nhĩ Kỳ: Bộ Giao thông vận tải, Hàng hải và Thông tin liên lạc.
 - (b) Đối với Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam: Bộ Giao thông vận tải.
8. Thuật ngữ “dịch vụ đại lý vận chuyển hàng hoá” được hiểu là việc gom và thuê 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 “lập chứng từ vận chuyển 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.
10. Thuật ngữ “giao nhận đường biển” được hiểu là việc tập hợp, thu gom và gửi hàng qua người vận chuyển đường biển và thay mặt người gửi 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.



Điều 2

Hợp tác

1. Các Bên, trong phạm vi kinh phí cho phép, sẽ hợp tác và trao đổi thông tin và kinh nghiệm về các chủ đề sau và khuyến khích các đối tác hàng hải công và tư tham gia vào cơ chế hợp tác này:
 - (a) Xây dựng, phát triển, vận hành và quản lý cảng;
 - (b) Đóng tàu biển và du thuyền, duy tu và sửa chữa tàu biển, tái chế tàu biển và xây dựng và hiện đại hóa các nhà máy đóng tàu cũng như tạo/ứng dụng công nghệ hiện đại;
 - (c) Xây dựng năng lực trong lĩnh vực:
 - An toàn và an ninh hàng hải;
 - Ngăn ngừa ô nhiễm biển;
 - Quản lý cảng biển;
 - Quản lý đội tàu;
 - Đào tạo công chức, giảng viên và thuyền viên;
 - Dịch vụ đóng tàu, sửa chữa và duy tu tàu biển, và tái chế tàu biển.
2. Các bên, trong giới hạn luật pháp của nước mình, sẽ nỗ lực để phát triển hợp tác giữa các tổ chức thương mại và tổ chức phân cấp tham gia vào vận tải biển và đóng tàu và các cơ quan có thẩm quyền của các Bên.

Điều 3

Quyền của tàu biển mỗi Bên

1. Tàu của mỗi Bên có quyền vận chuyển hành khách và hàng hoá giữa các cảng của các Bên mở ra cho hoạt động thương mại quốc tế và từ các cảng này đến các cảng của nước thứ ba với điều kiện phù hợp với luật pháp, quy định và chính sách của các Bên. 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 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 phù hợp với luật pháp của nước nơi tàu đến. 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.
3. 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.

4. Các quy định tại các đoạn trên của điều này:

(a) sẽ không áp dụng cho vận tải nội địa và với các hoạt động khác dành riêng của mỗi Bên;

(b) sẽ không bắt buộc một Bên dành cho tàu của Bên kia quyền được miễn trừ các yêu cầu bắt buộc về hoa tiêu dành cho tàu của Bên đó.

5. Các Bên trong khuôn khổ pháp luật, các quy định về cảng của Bên đó cũng như các nghĩa vụ theo luật quốc tế, tiến hành các bước phù hợp để giảm tới đa việc chậm trễ không cần thiết đối với tàu ở trong cảng của Bên đó và đơn giản hóa các thủ tục về hành chính, hải quan và y tế có hiệu lực tại các cảng đó.

Điều 4

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 vận chuyển hàng hoá;
 - (b) Lập chứng từ vận chuyển hàng hoá;
 - (c) Giao nhận đường biển.

Điều 5

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 phải chi tại địa phương. Việc chuyển đổi và chuyển tiền sẽ được thực hiện một cách nhanh chóng và phù hợp với luật pháp của mỗi Bên.

Điều 6

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 trên cơ sở luật pháp quốc gia và các điều ước quốc tế liên quan mà Bên đó là thành viên. Tuy vậy, mỗi Bên phải công nhận các giấy chứng nhận được cấp theo 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. Số đo dung tích ghi trên Giấy chứng nhận Dung tích quốc tế của tàu được cấp phù hợp với Công ước quốc tế về đo dung tích tàu 1969, đã được sửa đổi là cơ sở để tính các loại phí, lệ phí thu theo dung tích tàu và không phải đo lại. 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.

Điều 7

Chứng chỉ chuyên môn và giấy tờ tùy thân của thuyền viên

1. Mỗi Bên sẽ công nhận các chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên do cơ quan có thẩm quyền của Bên kia cấp theo quy định tại Công ước quốc tế về Các Tiêu chuẩn Đào tạo, Cấp chứng chỉ và Trục ca cho Thuyền viên (STCW 1978, sửa đổi 2010).
2. Mỗi Bên sẽ công nhận các giấy tờ tùy thân của thuyền viên do cơ quan có thẩm quyền của Bên kia cấp. Các giấy tờ này bao gồm:
 - a) Đối với nước Cộng hòa Thổ Nhĩ Kỳ: sổ thuyền viên và giấy chứng nhận thuyền viên; và
 - b) Đối với nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam: hộ chiếu thuyền viên, sổ thuyền viên và/hoặc hộ chiếu.

Điều 8

Bảo vệ môi trường

1. Tàu của mỗi Bên sẽ thực hiện tất cả các biện pháp cần thiết để ngăn ngừa thiệt hại về môi trường trong lãnh thổ cũng như vùng đặc quyền kinh tế của Bên đó phù hợp với các quy định quốc tế và quy định quốc gia của Bên đó.
2. Tàu của mỗi Bên, trong lãnh thổ của Bên kia, sẽ tuân thủ các quy định có hiệu lực của Bên kia trong lĩnh vực bảo vệ môi trường.

3. Trường hợp tàu của một Bên gây ra ô nhiễm biển trong lãnh thổ cũng như vùng đặc quyền kinh tế của Bên kia thì chủ của tàu gây ra ô nhiễm đó phải chịu trách nhiệm theo quy định pháp luật của Bên kia và các công ước quốc tế có liên quan.

Điều 9

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 của Điều này 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 cơ quan có thẩm quyền của 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 10

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 thủy, 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. Các Bên đồng ý sẽ hợp tác trong 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 hóa 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 11 **Tham vấn**

1. Để tạo thuận lợi cho việc thực hiện các quy định của Hiệp định này, các Bên sẽ thành lập một Ủy ban hỗn hợp với thành phần là đại diện các cơ quan có liên quan của mỗi Bên.
2. Ủy ban hỗn hợp sẽ xem xét các vấn đề mà các 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 các Bên tham gia vận tải biển giữa hai nước và trao đổi thông tin giữa các Cơ quan có thẩm quyền. Trong trường hợp Ủy ban hỗn hợp không thống nhất được liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này thì các Bên sẽ giải quyết bằng đàm phán thông qua con đường ngoại giao.
3. Ủy ban hỗn hợp sẽ nhóm họp tại địa điểm và thời gian do các Bên thoả thuận trên cơ sở đề nghị của một trong các Bên.
4. Bên nhận được đề nghị tham vấn của Bên kia sẽ trả lời cho Bên đó trong vòng 30 ngày, kể từ ngày nhận được đề nghị.

Điều 12 **Hiệu lực thi hành và sửa đổi**

1. Các quy định của Hiệp định này sẽ không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của mỗi Bên phát sinh từ các hiệp định quốc tế khác mà nước Cộng hòa Thổ Nhĩ Kỳ và nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.
2. Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày nhận được qua đường ngoại giao thông báo cuối cùng bằng văn bản của một Bên thông báo cho Bên kia về việc hoàn tất các yêu cầu về thủ tục pháp lý trong nước để Hiệp định có hiệu lực.
3. Hiệp định sẽ duy trì hiệu lực trong thời hạn năm (5) năm và sau đó mặc nhiên được gia hạn trong từng khoảng thời gian năm (5) năm một hiệp theo. Mỗi Bên có thể chấm dứt Hiệp định này vào bất kỳ thời điểm nào sau khi

thông báo bằng văn bản qua đường ngoại giao ý định chấm dứt Hiệp định này cho Bên kia ít nhất sáu (6) tháng trước ngày có hiệu lực chấm dứt Hiệp định.

4. Hiệp định này có thể được sửa đổi bằng văn bản thống nhất của các Bên bất kỳ thời điểm nào. Việc sửa đổi sẽ có hiệu lực phù hợp với quy định pháp luật tương tự được nêu tại Khoản 2 của Điều này.

ĐỀ 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 An-ca-ra vào ngày 22 tháng 4 năm 2015 thành hai bản gốc, bằng tiếng Thổ Nhĩ Kỳ, tiếng Anh và tiếng Việt; tất cả các văn bản có giá trị pháp lý ngang nhau, trong trường hợp có sự giải thích khác nhau thì văn bản tiếng Anh sẽ được ưu tiên sử dụng.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
NƯỚC CỘNG HOÀ
THỔ NHĨ KỲ

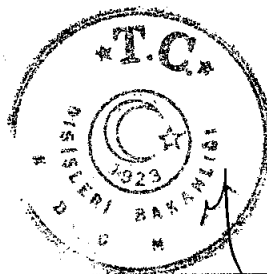
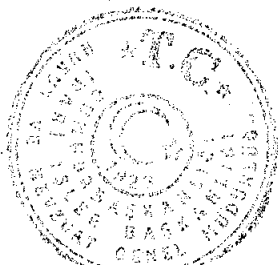


Feridun BILGIN
Bộ trưởng, Bộ Giao thông vận tải,
Hàng hải và Thông tin liên lạc

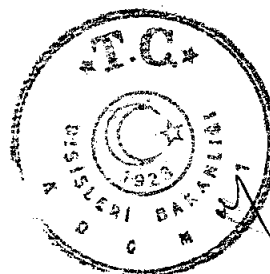
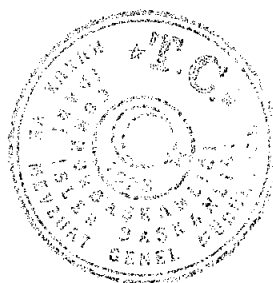
THAY MẶT CHÍNH PHỦ
NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ
NGHĨA VIỆT NAM



Dinh La THĂNG
Bộ trưởng, Bộ Giao thông vận tải



MARITIME AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF
THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM



The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam, hereinafter referred to as the "Parties",

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

Have agreed as follows:

Article 1 Definitions

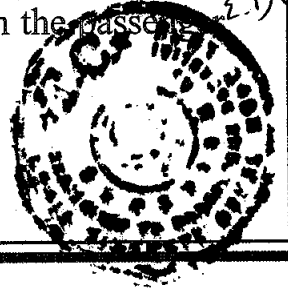
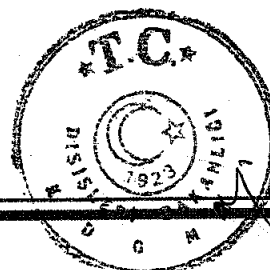
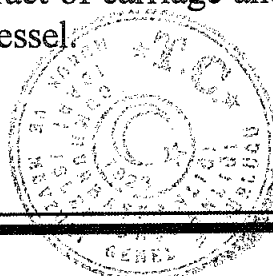
For the purposes of this Agreement:

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

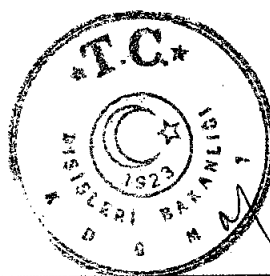
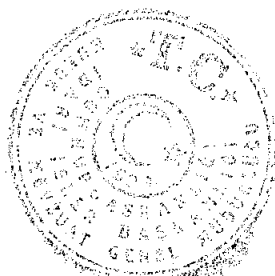
- (a) Any merchant vessel registered to fly national flag of either Party in accordance with its laws and regulations and used for either commercial shipping or a merchant marine training vessel.
- (b) Any merchant vessel registered to fly national flag of a third country that is operated or chartered by a shipping company of either Party, including vessels owned, operated or chartered by such shipping company, to the extent that it is in conformity with the legislation, practices and policies of the Parties.

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

- (i) Warships;
 - (ii) Vessels engaged in meteorological, hydrographic, oceanographic field research;
 - (iii) Fishing vessels;
 - (iv) Recreational vessels;
 - (v) Public vessels and any vessels used for non-commercial purposes other than merchant marine training vessels;
 - (vi) Vessels carrying hazardous waste.
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 for the sole purpose of training and education of seafarers.
7. The term "competent authorities" means:
 - (a) For the Government of the Republic of Turkey: the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications.
 - (b) For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam: the Ministry of Transport.
8. The term "cargo transportation 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 transportation 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.
10. 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.



Article 2

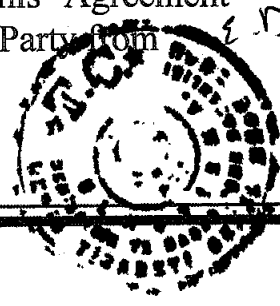
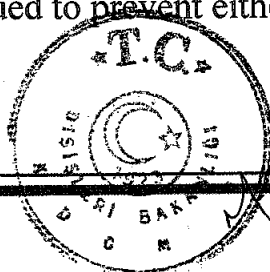
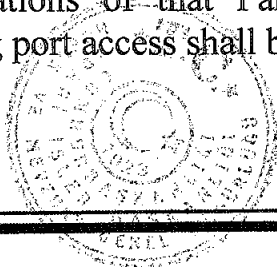
Cooperation

1. The Parties shall, subject to available funds, cooperate and exchange views and experiences on the following subjects and encourage their own public and private maritime sectors to involve in this cooperation mechanism:
 - a) Construction, development, operation and management of ports;
 - b) Ship and yacht building, ship maintenance and repair, ship recycling and construction and modernization of shipyards as well as creation/application of modern technologies;
 - c) Capacity building in the field of:
 - Maritime safety and security;
 - Prevention of marine pollution;
 - Port management;
 - Fleet management;
 - Training of government officials, trainers and seafarers;
 - Ship building, ship repair and maintenance, and ship recycling services.
2. The Parties shall, within the limits of the legislation of their States, make efforts to develop cooperation between their commercial organizations and classification societies engaged in maritime transport and ship building and their competent authorities.

Article 3

Rights of Either Parties' Vessels

1. The vessels of each Party have the right to transport passengers and cargo between the seaports of the two Parties that are open for international merchant and between these seaports to those of third countries to the extent that it is in conformity with the legislation, practices and policies of the Parties. 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 have the right to call at the ports of the other Party, subject to advance notice requirements of such entry to the competent authorities of that Party and in accordance with applicable laws and regulations of that Party. However, nothing in this Agreement concerning port access shall be construed to prevent either Party from

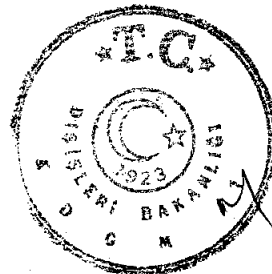
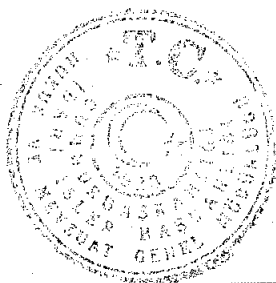


taking action necessary for the protection of its national security, safety, or environmental interests.

3. 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, the payment of port dues and charges.
4. The provisions of the above paragraphs of this Article:
 - (a) shall not apply to maritime cabotage and to other activities reserved by each of the Parties;
 - (b) shall not oblige a Party to extend to vessels of the other Party exemptions from compulsory pilotage requirements granted to its own vessels.
5. The Parties shall, within the framework of their legislation, port regulations as well as of their obligations under international law, take the appropriate steps to reduce as far as possible unnecessary delays to vessels in the ports of their States and simplify the administrative, customs and health formalities in force in those ports.

Article 4 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;
 - (b) Cargo documentation;
 - (c) Ocean freight forwarding.



Article 5

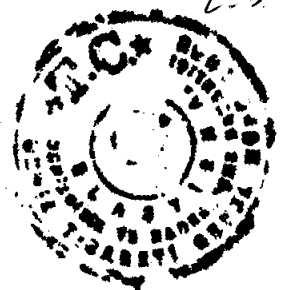
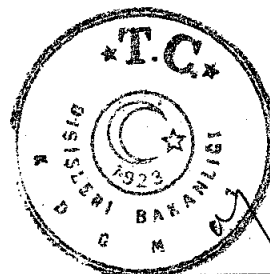
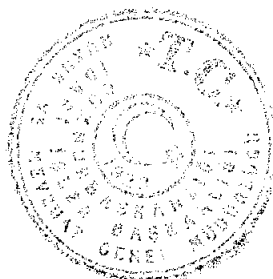
Remittance of Funds

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 and in accordance with the applicable laws and regulations of each Party.

Article 6

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 on the basis of national laws and regulations and relevant international conventions of which that Party is the member. However, each Party shall recognize certificates issued under the authority of the other Party, in accordance with 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. The tonnage of the vessel as stated in the International Tonnage Certificate issued in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, as amended shall be the basis of calculation of vessel tonnage taxes and exempted from re-measurement. 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.



Article 7

Certificates of Competency and Identity Documents of Crew Members

1. Each Party shall recognize certificates of competency of crew members issued by the other Party's competent authority in accordance with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 1978, amended in 2010).
2. Each Party shall recognize the seafarers' identity documents issued by the competent authority of the other Party. These documents are:
 - a) for the Republic of Turkey: the Seaman's Book (Gemiadamı Cüzdanı) and Certificate of Seafarers (Gemiadamı Belgesi); and
 - b) for the Socialist Republic of Viet Nam: "Seaman Passport", the "Seaman's Book" and/or "Passport".

Article 8

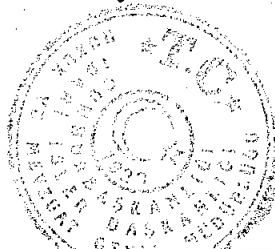
Environmental Protection

1. The vessels of the each Party shall take all necessary measures to prevent environmental damage within the territory as well as exclusive economic zone of the State of the other Party in accordance with the relevant international regulations and the legislation of the other Party.
2. Vessels of each Party, in the territory of the other Party, shall be liable, according to the latter Party's legislation in force in the field of environmental protection.
3. In case of a marine pollution caused by a vessel of one of the Parties in the territory as well as exclusive economic zone of the State of the other Party, the owner of the polluting vessel will be responsible according to the legislation of that Party and relevant international conventions.

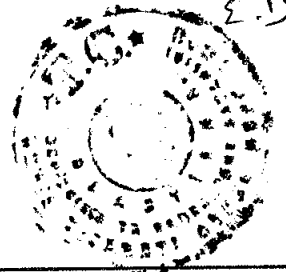
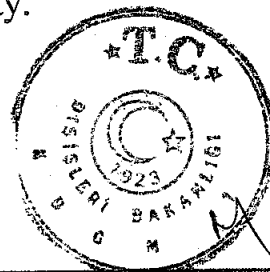
Article 9

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.



7



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 competent authorities of the other Party, subject to the provisions of paragraph 1 of this Article 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 competent 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 10 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

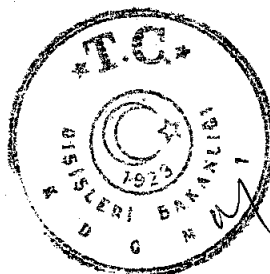
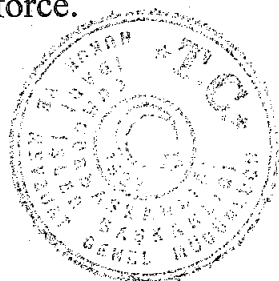
regulations of the Party, provided that all such charges shall be just, reasonable, and non-discriminatory.

Article 11 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. If the Joint Committee cannot reach any agreement relating to interpretation or application of this Agreement, this disagreement shall be settled through diplomatic channels.
3. At the request of either Party, the Joint Committee shall hold consultations on a date and at a venue agreed by the Parties, preferably once per year.
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 12 Entry into Force and Amendment

1. The provisions of this Agreement shall not affect the rights and obligations of each of the Parties arising from other international agreements to which the Republic of Turkey and the Socialist Republic of Viet Nam are parties.
2. This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of last written notification by which Parties notify each other, through diplomatic channels, of the completion of their internal legal procedures required for its entry into force.



3. This Agreement shall remain in force for a period of five (5) years and thereafter, shall be renewed automatically for successive periods of five (5) years. Either of the Parties hereto may terminate this Agreement at any time upon notification of its intention to terminate this agreement in writing through diplomatic channels to the other Party at least six (6) months prior to the effective date of termination.
4. This Agreement may be amended by mutual written consent of the Parties at any time. The amendments shall enter into force in accordance with the same legal procedure prescribed under Paragraph 2 of this Article.

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

DONE at Ankara on April 22, 2015 in two original copies, each in the Turkish, English and Vietnamese languages; all texts being equally authentic. In case of divergences of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF TURKEY

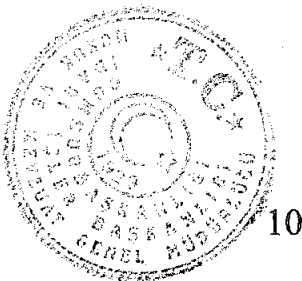
FOR THE GOVERNMENT OF THE
SOCIALIST REPUBLIC OF
VIET NAM



Feridun BILGIN
Minister of Transport, Maritime
Affairs and Communications



Dinh La THANG
Minister of Transport



10

