

Luật số: .../2027/QH...

Dự thảo

BỘ LUẬT
HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY VIỆT NAM

Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị quyết số 203/2025/QH15;

Quốc hội ban hành Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam.

Chương I
NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG**Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

1. Bộ luật này quy định về hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa bao gồm các quy định về kết cấu hạ tầng, tàu biển, tàu sông, thuyền viên, vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải, an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, công nghiệp tàu thủy, quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu biển, tàu sông vào mục đích kinh tế, văn hóa, xã hội, thể thao và nghiên cứu khoa học.

2. Đối với tàu quân sự; tàu công vụ; tàu cá, tàu ngầm; tàu lặn; thủy phi cơ; công trình dầu khí trên biển; công trình năng lượng tái tạo trên biển; ụ nổi; cảng chỉ phục vụ an ninh, quốc phòng và cảng cá chỉ áp dụng trong trường hợp có quy định cụ thể tại Bộ luật này.

3. Bến cảng biển lưỡng dụng áp dụng quy định của Bộ luật này về trình tự, thủ tục khi thực hiện tiếp nhận tàu thuyền khai thác thương mại. Việc quy hoạch, đầu tư, khai thác bến cảng biển lưỡng dụng thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch, pháp luật về quốc phòng, pháp luật về đầu tư và pháp luật có liên quan.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

1. Cơ quan, tổ chức, cá nhân Việt Nam; tổ chức, cá nhân nước ngoài liên quan đến hoạt động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa tại Việt Nam.

2. Tổ chức, cá nhân có liên quan trong trường hợp phát sinh quan hệ pháp luật ngoài lãnh thổ Việt Nam theo quy định của Bộ luật này và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 3. Áp dụng pháp luật

1. Trường hợp Bộ luật này có quy định khác với quy định của Luật Đầu tư về

gia hạn thời hạn hoạt động của dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển thì thực hiện theo quy định của Bộ luật này.

2. Quyền thỏa thuận trong hợp đồng:

a) Các bên tham gia trong hợp đồng liên quan đến hoạt động hàng hải mà trong đó có ít nhất một bên là tổ chức hoặc cá nhân nước ngoài thì có quyền thỏa thuận áp dụng luật nước ngoài hoặc tập quán hàng hải quốc tế trong quan hệ hợp đồng và chọn Trọng tài, Tòa án ở một trong hai nước hoặc ở một nước thứ ba để giải quyết tranh chấp;

b) Trường hợp các bên có thỏa thuận trong hợp đồng, luật nước ngoài có thể được áp dụng tại Việt Nam đối với quan hệ hợp đồng liên quan đến hoạt động hàng hải, nếu luật đó không trái với các nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam.

3. Nguyên tắc áp dụng pháp luật trong một số trường hợp đặc biệt:

a) Trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến quyền sở hữu tài sản trên tàu biển, hợp đồng thuê tàu biển, hợp đồng thuê thuyền viên, hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý, phân chia tiền công cứu hộ giữa chủ tàu cứu hộ và thuyền bộ của tàu cứu hộ, trục vớt tài sản chìm đắm ở vùng biển quốc tế, các vụ việc xảy ra trên tàu biển khi tàu đang ở vùng biển quốc tế thì áp dụng pháp luật của quốc gia mà tàu biển mang cờ quốc tịch;

b) Trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến tổn thất chung thì áp dụng pháp luật nơi tàu biển kết thúc hành trình ngay sau khi xảy ra tổn thất chung đó;

c) Trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến tai nạn đắm va, tiền công cứu hộ, trục vớt tài sản chìm đắm xảy ra tại nội thủy hoặc lãnh hải của quốc gia nào thì áp dụng pháp luật của quốc gia đó;

Trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến tai nạn đắm va hoặc cứu hộ xảy ra ở vùng biển quốc tế thì áp dụng pháp luật của quốc gia mà Trọng tài hoặc Tòa án của quốc gia đầu tiên đã thụ lý giải quyết tranh chấp;

Trường hợp tai nạn đắm va xảy ra ở vùng biển quốc tế giữa các tàu biển có cùng quốc tịch thì áp dụng pháp luật của quốc gia mà tàu biển mang cờ quốc tịch;

d) Trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa thì áp dụng pháp luật của quốc gia nơi hàng hóa được trả theo hợp đồng.

4. Trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 1 Bộ luật này, căn cứ yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, Chính phủ quy định việc áp dụng toàn bộ hoặc các điều, khoản, điểm cụ thể của Bộ luật này đối với tàu quân sự; tàu công vụ; tàu cá, tàu ngầm; tàu lặn; thủy phi cơ; công trình dầu khí trên biển; công trình năng lượng tái tạo trên biển; ụ nổi; cảng chỉ phục vụ an ninh, quốc phòng và cảng cá.

Điều 4. Giải thích từ ngữ

Trong Bộ luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. Báo hiệu hàng hải, báo hiệu đường thủy nội địa là các công trình, thiết bị, bao gồm các báo hiệu nhận biết bằng hình ảnh, ánh sáng, âm thanh và tín hiệu vô tuyến điện tử, được thiết lập và vận hành để chỉ dẫn cho tàu, thuyền đi lại an toàn.

2. Bãi tập kết container (Depot) là khu vực kho, bãi chuyên dùng thuộc kết cấu hạ tầng cảng biển để thực hiện các dịch vụ lưu giữ container rỗng, kiểm tra, sửa chữa container, tập kết phương tiện vận tải và các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác gắn liền với chuỗi cung ứng hàng hóa bằng đường biển và đường thủy.

3. Bến phao là hệ thống thiết bị phao neo, xích, rùa và các thiết bị khác được sử dụng cho tàu thuyền neo đậu, xếp dỡ, hàng hóa, đón, trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.

4. Đăng kiểm là hoạt động thẩm định thiết kế, kiểm định, giám sát kỹ thuật, phân cấp và chứng nhận về an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường đối với tàu biển, tàu sông, công trình dầu khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo trên biển, vật liệu, máy móc, trang thiết bị theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

5. Giàn di động là cấu trúc nổi chuyên dùng được sử dụng để phục vụ thăm dò, khai thác dầu khí trên biển.

6. GT là ký hiệu viết tắt của tổng dung tích của tàu biển được xác định theo Công ước quốc tế về đo dung tích tàu biển năm 1969.

7. Hàng hóa là máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu, nhiên liệu, hàng tiêu dùng và các động sản khác, kể cả động vật sống, container hoặc công cụ tương tự do người giao hàng cung cấp để đóng hàng được vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

8. Kho chứa nổi là cấu trúc nổi trên biển được sử dụng chủ yếu để tiếp nhận, lưu trữ, sơ chế và chuyển giao dầu thô, sản phẩm dầu mỏ, khí thiên nhiên, khí hoá lỏng phục vụ thăm dò, khai thác, chế biến dầu khí hoặc cung cấp nhiên liệu.

9. Khu chuyển tải là khu nước được thiết lập và công bố để tàu thuyền neo đậu thực hiện chuyển tải hàng hóa, hành khách hoặc thực hiện các dịch vụ khác.

10. Khu đón trả hoa tiêu là khu nước được thiết lập và công bố cho tàu thuyền đón, trả hoa tiêu.

11. Khu kiểm dịch là khu nước được thiết lập và công bố cho tàu thuyền neo đậu để thực hiện việc kiểm dịch theo quy định của pháp luật.

12. Khu nước kết nối là phạm vi từ luồng vào bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải do tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng.

13. Khu neo đậu là khu nước được thiết lập và công bố để tàu thuyền neo đậu chờ cập cầu, cập kho chứa nổi, chờ vào khu chuyển tải, chờ đi qua luồng, chuyển tải hàng hóa, hành khách hoặc thực hiện hoạt động khác theo quy định.

14. Khu quay trở là khu nước được thiết lập và công bố để tàu thuyền quay trở.

15. Khu tránh, trú bão là khu nước được thiết lập và công bố để tàu thuyền neo đậu tránh trú bão và thiên tai khác.

16. Luồng hàng hải là phần giới hạn vùng nước được xác định bởi hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ khác để tàu thuyền hành trình ra vào cảng.

17. Luồng hàng hải công cộng là luồng hàng hải được đầu tư xây dựng và quản lý, khai thác phục vụ chung cho hoạt động hàng hải.

18. Luồng hàng hải chuyên dùng là luồng hàng hải được doanh nghiệp cảng đầu tư xây dựng và quản lý, khai thác phục vụ riêng hoạt động của bến cảng do doanh nghiệp quản lý, khai thác.

19. Luồng đường thủy nội địa là khu nước được xác định bởi hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa cho tàu thuyền đi lại thông suốt, an toàn; âu tàu; các công trình đưa phương tiện qua đập, thác trên luồng đường thủy nội địa.

20. Lực lượng chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn hàng hải là lực lượng phòng thủ dân sự chuyên trách trong ngành hàng hải và đường thủy nội địa.

21. Sĩ quan tàu biển là một thành viên trong thuyền bộ nhưng không phải thuyền trưởng, có đủ điều kiện, tiêu chuẩn đảm nhiệm chức danh trên tàu.

22. Tàu công vụ là tàu thuyền chuyên dùng để thực hiện công vụ của Nhà nước không vì mục đích thương mại.

23. Nhiên liệu thay thế là các loại năng lượng được dùng để thay thế cho nhiên liệu hóa thạch truyền thống ngành hàng hải và đường thủy nội địa nhằm giảm thiểu ô nhiễm và ứng phó với biến đổi khí hậu.

24. Tàu lặn là tàu thuyền có khả năng hoạt động dưới mặt nước phụ thuộc vào sự hỗ trợ của phương tiện, thiết bị trên mặt nước hoặc trên bờ.

25. Tàu ngầm là phương tiện có khả năng hoạt động độc lập trên mặt nước và dưới mặt nước.

26. Tàu thuyền là phương tiện hoạt động trên mặt nước hoặc dưới mặt nước có động cơ hoặc không có động cơ.

27. Tuyến đường thủy nội địa là khu vực trong sông, kênh, rạch, hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, ven bờ biển, ra đảo, nối các đảo với chiều dài được xác định từ điểm đầu đến điểm cuối; chiều rộng được xác định từ mép nước bờ này sang mép nước bờ kia ở mực nước trung bình cao nhiều năm đối với sông, kênh, rạch và được xác định bởi luồng, hành lang bảo vệ luồng đối với hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, ven bờ biển, ra đảo, nối các đảo. Tuyến đường thủy nội địa bao gồm: luồng đường thủy nội địa; kè chỉnh trị; hành lang và các công trình bảo vệ luồng; các công trình phụ trợ gắn liền với đường thủy nội địa.

28. Vùng đất cảng biển là phạm vi vùng đất được giới hạn cụ thể để xây dựng cầu cảng, kho, bãi, bãi công-te-nơ rỗng, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống

giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, các công trình phụ trợ khác và lắp đặt trang thiết bị.

29. Vùng nước cảng biển là phạm vi giới hạn được cơ quan có thẩm quyền công bố bao gồm luồng hàng hải, khu đón trả hoa tiêu, khu kiểm dịch, khu quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão, khu nước trước bến cảng (bao gồm cả bến cảng dầu khí ngoài khơi), khu nước kết nối luồng hàng hải và các khu chức năng khác.

30. Vùng nước thủy nội địa là phạm vi được giới hạn cụ thể, quyền quản lý của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường thủy nội địa tại khu vực, là nơi diễn ra các hoạt động tàu thuyền neo đậu, xếp dỡ, chuyển tải hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác. Vùng nước thủy nội địa bao gồm: tuyến đường thủy nội địa, khu nước trước cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh trú bão và các khu chức năng khác.

31. Ụ nổi là cấu trúc nổi không tự hành dùng để nâng, hạ tàu thuyền phục vụ cho mục đích đóng mới, sửa chữa, kiểm tra tàu thuyền.

Điều 5. Nguyên tắc hoạt động hàng hải và hoạt động đường thủy nội địa

1. Hoạt động hàng hải, hoạt động đường thủy nội địa phải bảo đảm an toàn, an ninh, phòng, chống thiên tai, bảo vệ môi trường; bảo đảm quốc phòng, an ninh; bảo vệ lợi ích, chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

2. Hoạt động hàng hải, hoạt động đường thủy nội địa phải phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển khác có liên quan.

3. Quản lý hoạt động hàng hải, hoạt động đường thủy nội địa được thực hiện thống nhất trên cơ sở phân công nhiệm vụ, quyền hạn rõ ràng, đồng thời có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành và chính quyền các cấp.

4. Hoạt động hàng hải, hoạt động đường thủy nội địa phải bảo đảm hiệu quả kinh tế gắn với bảo vệ, tái tạo, phát triển bền vững môi trường và cảnh quan thiên nhiên.

Điều 6. Chính sách phát triển hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa

1. Nhà nước có chính sách phát triển hàng hải, đường thủy nội địa phục vụ phát triển kinh tế biển và bảo vệ Tổ quốc.

2. Bảo đảm quyền tự do kinh doanh, cạnh tranh bình đẳng giữa các thành phần kinh tế trong tiếp cận cơ hội kinh doanh và các nguồn lực của nền kinh tế; bảo hộ quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài tham gia hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa.

3. Hỗ trợ đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn tại các vùng có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn, vùng sâu, vùng xa, miền núi, hải đảo.

4. Ưu tiên phát triển đội tàu vận tải biển, vận tải thủy nội địa thông qua chính sách ưu đãi về thuế, lãi suất vay vốn tín dụng đầu tư trong đầu tư phát triển đội tàu và trong hoạt động vận tải biển, vận tải thủy.

5. Huy động tối đa các nguồn lực, đa dạng các hình thức, phương thức đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa theo hướng hiện đại, đồng bộ, kết nối hiệu quả với các phương thức vận tải khác; nâng cao hiệu quả lưu chuyển hàng hóa, giảm chi phí logistics quốc gia, phát huy hiệu quả đầu tư và nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam.

6. Hỗ trợ, khuyến khích phát triển đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao cho hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa.

7. Phát triển khoa học công nghệ, chuyển đổi số và chuyển giao công nghệ trong hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa, bảo đảm:

a) Sử dụng công nghệ tiên tiến, hiện đại, bảo đảm an ninh, an toàn hàng hải, giao thông đường thủy nội địa và bảo vệ môi trường;

b) Phù hợp với xu hướng phát triển ngành hàng hải và đường thủy và xu hướng phát triển khoa học công nghệ của khu vực và quốc tế;

c) Ưu tiên áp dụng công nghệ tiên tiến, công nghệ sạch, công nghệ giảm phát thải khí nhà kính của khu vực và quốc tế;

d) Khuyến khích nghiên cứu, sáng tạo và phát triển công nghệ trong nước, tăng cường hợp tác quốc tế về chuyển giao và thương mại hóa công nghệ phục vụ hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa; khuyến khích nghiên cứu, thử nghiệm, thử nghiệm có kiểm soát, tiếp nhận, chuyển giao và ứng dụng kết quả nghiên cứu khoa học, công nghệ trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa.

đ) Ưu tiên đầu tư xây dựng, đưa vào khai thác, vận hành các hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông hàng hải và đường thủy nội địa đối với phương tiện vận tải hành khách, hàng hóa.

Điều 7. Xây dựng hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu về hàng hải và đường thủy nội địa

1. Cơ sở dữ liệu về hàng hải và đường thủy nội địa là cơ sở dữ liệu chuyên ngành phục vụ quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa và các mục đích khác; được kết nối, chia sẻ với các cơ sở dữ liệu quốc gia và các cơ sở dữ liệu khác có liên quan. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền chủ trì tổ chức xây dựng, quản lý, khai thác cơ sở dữ liệu về hàng hải và đường thủy nội địa theo chức năng, nhiệm vụ. Doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa có trách nhiệm cung cấp dữ liệu phục vụ cho việc xây dựng cơ sở dữ liệu về hàng hải và đường thủy nội địa.

2. Xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng Hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu về hàng hải và đường thủy nội địa theo quy định của pháp luật.

Điều 8. Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa

1. Tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa có trách nhiệm tuân thủ quy định của pháp luật Việt Nam, điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và các cam kết quốc tế liên quan đến bảo vệ môi trường, phát triển bền vững và giảm phát thải khí nhà kính.

2. Bến cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, tàu thuyền, cơ sở đóng mới, sửa chữa, hoán cải, phá dỡ tàu thuyền phải đáp ứng yêu cầu về bảo vệ môi trường, thực hiện lộ trình chuyển đổi xanh, giảm phát thải khí nhà kính, phát triển bến cảng biển, cảng, bến thủy nội địa xanh, tàu thuyền sử dụng nhiên liệu thay thế, công nghệ sạch, công nghệ xanh.

3. Tổ chức, cá nhân đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác bến cảng biển, cảng, bến thủy nội địa xanh, thông minh; đầu tư, khai thác tàu thuyền sử dụng nhiên liệu thay thế, công nghệ sạch, công nghệ xanh; được hưởng cơ chế, chính sách ưu đãi, hỗ trợ như sau:

a) Được miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất đối với diện tích đất sử dụng cho đầu tư xây dựng, phát triển bến cảng biển, cảng, bến thủy nội địa xanh, thông minh;

b) Được miễn, giảm thuế, phí, lệ phí và các ưu đãi khác theo quy định của pháp luật về thuế, phí, lệ phí;

c) Được tiếp cận nguồn tín dụng đầu tư của Nhà nước, nguồn vốn tín dụng ưu đãi hoặc các hình thức hỗ trợ tài chính khác theo quy định của pháp luật;

d) Được xem xét hỗ trợ từ ngân sách nhà nước, nguồn vốn tín dụng ưu đãi và các nguồn hỗ trợ hợp pháp khác theo quy định của pháp luật đối với các dự án đầu tư phát triển bến cảng biển, cảng, bến thủy nội địa xanh, thông minh; đầu tư, khai thác tàu thuyền sử dụng nhiên liệu thay thế, công nghệ sạch, công nghệ xanh;

đ) Được ưu tiên nghiên cứu, phát triển, chuyển giao, ứng dụng khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và phát triển thị trường đối với sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ phục vụ chuyển đổi xanh, giảm phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.

Điều 9. Nguyên tắc hợp tác quốc tế về hàng hải và đường thủy nội địa

1. Bảo đảm độc lập, chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ và lợi ích quốc gia; đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế trên cơ sở bình đẳng, cùng có lợi.

2. Thực hiện trách nhiệm của quốc gia thành viên tại các tổ chức quốc tế mà Việt Nam là thành viên trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa; tăng cường hợp tác quốc tế thông qua việc ký kết, thực hiện điều ước quốc tế, thỏa thuận quốc tế và bảo đảm sự tham gia của Việt Nam tại các tổ chức quốc tế có liên quan.

3. Thúc đẩy phát triển ngành hàng hải, đường thủy nội địa theo tiêu chuẩn và thông lệ quốc tế.

Điều 10. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa

1. Gây phương hại hoặc đe dọa gây phương hại đến chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia, quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa.

2. Vận chuyển, tàng trữ, giao nhận người, hàng hóa, hành lý, vũ khí, vật liệu nổ, chất phóng xạ, chất ma túy, chất thải nguy hại, hàng hóa độc hại, dễ cháy, dễ nổ và các loại hàng hóa, vật phẩm khác trái quy định của pháp luật.

3. Thực hiện các hành vi làm tổn hại, mất, hư hỏng kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa.

4. Đầu tư, xây dựng, khai thác trái phép các công trình xây dựng trong phạm vi vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa.

5. Đổ, thải, nhận chìm, tập kết trái phép đất, đá, cát, sỏi, bùn, chất thải hoặc vật chất khác; khai thác khoáng sản, đặt cố định ngư cụ, phương tiện khai thác, nuôi trồng thủy sản hoặc thực hiện hoạt động khác trái pháp luật trong luồng, vùng nước, hành lang bảo vệ luồng hoặc phạm vi bảo vệ công trình, kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa.

6. Đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phục hồi tàu thuyền không bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật, điều kiện an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường hoặc không được kiểm tra, giám sát kỹ thuật theo quy định; tự ý hoán cải tàu thuyền làm thay đổi tính năng kỹ thuật, công dụng, vùng hoạt động hoặc điều kiện khai thác của tàu thuyền.

7. Sử dụng, đưa vào hoạt động, giao cho người khác điều khiển tàu thuyền không đủ điều kiện hoạt động theo quy định; giả mạo, tẩy xóa, sửa chữa, sử dụng trái pháp luật giấy tờ về đăng ký, đăng kiểm, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; sử dụng tàu thuyền không đúng công dụng, không đúng vùng hoạt động, không đúng điều kiện khai thác theo giấy chứng nhận hoặc hồ sơ kỹ thuật được cấp.

8. Bố trí thuyền viên, người làm việc trên tàu thuyền không đủ điều kiện, tiêu chuẩn, chức danh, định biên theo quy định; sử dụng chứng chỉ chuyên môn hoặc giấy tờ có liên quan không hợp pháp hoặc không phù hợp.

9. Thuyền viên, người lái phương tiện đang làm việc trên phương tiện mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn hoặc có các chất kích thích khác mà luật cấm sử dụng.

10. Chở quá số người, quá tải trọng, quá vạch dấu mớn nước an toàn; chở hàng hóa, hành khách, hành lý, động vật, hàng nguy hiểm, hàng độc hại, dễ cháy, dễ nổ không đúng quy định; đón, trả người, xếp, dỡ hàng hóa không đúng nơi quy định.

11. Cố ý làm gián đoạn hoạt động hoặc làm sai lệch dữ liệu liên quan đến trang bị an toàn tàu thuyền theo quy định.

12. Gây mất trật tự công cộng, cản trở hoặc chống lại việc thực hiện nhiệm vụ của người thi hành công vụ trên tàu thuyền và tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa.

13. Tổ chức đua hoặc tham gia đua trái phép tàu thuyền; điều khiển tàu thuyền lạng lách hoặc thực hiện hành vi khác gây mất an toàn giao thông.

Điều 11. Nội dung quản lý nhà nước về hàng hải và đường thủy nội địa

1. Xây dựng và tổ chức thực hiện quy hoạch, kế hoạch, chiến lược, chính sách phát triển về hàng hải, đường thủy nội địa theo quy định của pháp luật.

2. Ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành hàng hải, đường thủy nội địa.

3. Tổ chức quản lý việc đầu tư xây dựng, khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn. Công bố vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa.

4. Quản lý hoạt động vận tải biển, vận tải đường thủy nội địa; hoạt động khai thác cảng và kinh doanh dịch vụ khác trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa.

5. Tổ chức đăng ký, đăng kiểm, đăng ký các quyền đối với tàu thuyền; cấp, công nhận, thu hồi chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, giấy chứng nhận an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của tàu thuyền, cảng biển, cảng thủy nội địa tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan đến hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa.

6. Quản lý công tác đào tạo, huấn luyện phát triển nguồn nhân lực hàng hải và đường thủy nội địa.

7. Quản lý hoạt động khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa; bảo vệ môi trường, phòng, chống thiên tai, ứng phó với biến đổi khí hậu trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa.

8. Quản lý giá, phí và lệ phí trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.

9. Tổ chức tìm kiếm cứu nạn, các hoạt động cứu hộ; trục vớt tài sản chìm đắm; điều tra, xử lý tai nạn, sự cố hàng hải, đường thủy nội địa; công tác bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa và bảo vệ môi trường.

10. Hợp tác quốc tế về hàng hải và đường thủy nội địa.

11. Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo và xử lý vi phạm trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa theo quy định.

Điều 12. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hàng hải và đường thủy nội địa

1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa.

2. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ quyền hạn của mình có trách nhiệm:

a) Thực hiện quản lý nhà nước về đường thủy nội địa tại địa phương; kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về đường thủy nội địa theo thẩm quyền; áp dụng các

biện pháp thiết lập trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa tại địa phương;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thực hiện quy hoạch quốc gia, quy hoạch chi tiết ngành theo thẩm quyền; thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về đường thủy nội địa đối với tuyến đường thủy nội địa quốc gia trên địa bàn địa phương, trừ nhiệm vụ lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch ngành quốc gia;

c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thực hiện các quy hoạch quốc gia, quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành theo thẩm quyền;

d) Kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về đường thủy nội địa theo thẩm quyền; áp dụng các biện pháp thiết lập trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa tại địa phương.

Chương II **KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI, ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA** **VÀ CẢNG CẠN**

Mục 1 **QUY ĐỊNH CHUNG**

Điều 13. Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa

1. Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa là hệ thống công trình, thiết bị, luồng và hạ tầng kỹ thuật phục vụ hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa.

2. Luồng hàng hải được phân loại thành luồng hàng hải công cộng và luồng hàng hải chuyên dùng.

3. Tuyến đường thủy nội địa được phân loại thành tuyến đường thủy nội địa quốc gia, tuyến đường thủy nội địa địa phương và tuyến đường thủy nội địa chuyên dùng. Tuyến đường thủy nội địa được chia thành các cấp kỹ thuật.

4. Danh mục kết cấu hạ tầng, tiêu chí phân loại và phân cấp kỹ thuật của luồng hàng hải, đường thủy nội địa, phân cấp kỹ thuật tuyến đường thủy nội địa tại khoản 2, khoản 3 Điều này do Chính phủ quy định.

Điều 14. Cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa, cảng cạn

1. Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất, vùng nước để xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ hoạt động hàng hải. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng.

Cảng biển được phân loại thành: Cảng đặc biệt, cảng biển loại I, cảng biển loại II, cảng biển loại III.

2. Bến cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất và vùng nước thuộc cảng biển, được xây dựng cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, vùng nước trước cầu cảng, luồng hàng hải và các công trình phụ trợ khác. Bến cảng biển có một hoặc nhiều cầu cảng. Bến cảng biển được phân loại theo chủng loại hàng hóa xếp dỡ, phạm vi hoạt động kinh doanh.

3. Bến cảng biển lưỡng dụng là bến cảng biển phục vụ cho cả mục đích quốc phòng, an ninh và mục đích dân sự.

a) Bến cảng biển được chuyển đổi sang sử dụng cho mục đích quân sự trong trường hợp cấp bách để thực hiện nhiệm vụ quốc phòng, an ninh trong tình trạng chiến tranh hoặc tình trạng khẩn cấp về quốc phòng, an ninh quốc gia khi có lệnh động viên.

b) Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quyết định có thời hạn việc chuyển công trình lưỡng dụng từ sử dụng cho mục đích quốc phòng, an ninh sang sử dụng cho mục đích sản xuất kinh doanh. Chủ sở hữu công trình quốc phòng, an ninh quyết định việc đưa công trình vào khai thác lưỡng dụng và phối hợp với cơ quan, đơn vị, địa phương để quản lý, khai thác công trình theo quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan.

4. Bến cảng dầu khí ngoài khơi là công trình được xây dựng, lắp đặt tại khu vực khai thác dầu khí ngoài khơi cho tàu thuyền đến, rời để xếp dỡ hàng hóa và thực hiện dịch vụ khác.

5. Cầu cảng biển là kết cấu cố định hoặc kết cấu nổi thuộc bến cảng, được sử dụng cho tàu thuyền neo đậu, xếp dỡ hàng hóa, đón, trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.

6. Cảng thủy nội địa là khu vực bao gồm vùng đất và vùng nước được xây dựng cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, vùng nước trước cảng, khu neo đậu và các công trình phụ trợ khác cho tàu thuyền (không bao gồm tàu biển) xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác.

7. Bến thủy nội địa là công trình phục vụ neo đậu phương tiện, xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách. Bến thủy nội địa bao gồm bến tạm, bến khách ngang sông, bến dân sinh.

8. Cảng cạn là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, là đầu mối tổ chức vận tải gắn liền với hoạt động của cảng biển, cảng hàng không, cảng thủy nội địa, ga đường sắt, cửa khẩu đường bộ, đồng thời có chức năng là cửa khẩu đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu.

9. Tiêu chí, phân loại, chức năng, đặt tên cảng biển, bến cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa, cảng cạn và công bố mở cầu cảng, bến cảng, bến cảng dầu khí ngoài khơi, bến phao, luồng hàng hải, khu nước, vùng nước, vùng nước cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa và hoạt động hàng hải tại cảng biển, hoạt động cảng thủy nội địa, cảng cạn thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Mục 2

QUY HOẠCH KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI, ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA, CẢNG CẠN

Điều 15. Quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn

1. Quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn gồm:

a) Quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng hàng hải;

b) Quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa;

- c) Quy hoạch chi tiết kết cấu hạ tầng hàng hải;
- d) Quy hoạch chi tiết kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa;
- đ) Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn.

2. Việc lập, thẩm định, phê duyệt, điều chỉnh, công bố các quy hoạch quy định tại điểm a, b, khoản 1 Điều này thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch.

3. Việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, đánh giá, điều chỉnh, cung cấp thông tin và quản lý giám sát, thực hiện quy hoạch tại điểm c, d, đ, khoản 1 Điều này thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Mục 3

ĐẦU TƯ KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI, ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA, CẢNG CẠN

Điều 16. Nguyên tắc đầu tư kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa, cảng cạn

1. Tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước được đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn theo quy định của pháp luật, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, gắn với yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh, chủ quyền và lợi ích quốc gia.

2. Nhà nước giữ vai trò chủ đạo trong việc quy hoạch, định hướng đầu tư và kiểm soát các công trình kết cấu hạ tầng trọng yếu, chiến lược; quyết định việc nắm giữ, chi phối hoặc trực tiếp quản lý đối với công trình, khu vực có vị trí chiến lược, quan trọng đến quốc phòng, an ninh, chủ quyền quốc gia.

3. Việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn phải bảo đảm yêu cầu hiện đại, đồng bộ; gắn với chuyển đổi số, ứng dụng khoa học và công nghệ, phát triển hạ tầng xanh, hạ tầng số; thích ứng với biến đổi khí hậu, phòng, chống thiên tai, sử dụng hiệu quả tài nguyên và bảo vệ môi trường.

Điều 17. Lựa chọn nhà đầu tư bên cảng biển, cảng thủy nội địa

1. Việc lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án đầu tư xây dựng cảng biển, cảng thủy nội địa được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư, đấu thầu, đất đai, đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

2. Đối với dự án thuộc danh mục thu hút nhà đầu tư chiến lược quy định tại Điều 18 của Bộ luật này, việc lựa chọn nhà đầu tư được thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

3. Chính phủ quy định chi tiết tiêu chí lựa chọn nhà đầu tư đối với dự án đầu tư xây dựng cảng biển, cảng thủy nội địa được thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

Điều 18. Thu hút nhà đầu tư chiến lược

1. Danh mục dự án ưu tiên thu hút nhà đầu tư chiến lược bao gồm:

a) Dự án đầu tư xây dựng cảng biển quy mô lớn có tổng mức đầu tư từ 20.000 tỷ đồng trở lên, được phân kỳ thành nhiều giai đoạn đầu tư theo quy hoạch được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt;

b) Dự án đầu tư xây dựng cảng thủy nội địa đầu mối khu vực có tổng mức đầu tư từ 5.000 tỷ đồng trở lên;

c) Dự án đầu tư xây dựng khu liên hợp công nghiệp tàu thủy, trung tâm đóng mới, sửa chữa, hoán cải tàu biển và phương tiện thủy nội địa có tổng mức đầu tư từ 10.000 tỷ đồng trở lên;

d) Dự án đầu tư xây dựng cảng cạn có tổng mức đầu tư từ 3.000 tỷ đồng trở lên;

đ) Dự án đầu tư xây dựng tổ hợp gồm từ hai hạng mục trở lên quy định tại các điểm a, b, c và d khoản này có tổng mức đầu tư từ 20.000 tỷ đồng trở lên.

2. Đối với dự án thuộc danh mục quy định tại khoản 1 Điều này, việc lựa chọn phương án đầu tư và lựa chọn nhà đầu tư được thực hiện theo tiêu chí lựa chọn nhà đầu tư chiến lược theo quy định của Chính phủ.

Điều 19. Thời hạn hoạt động và xử lý dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển khi chấm dứt hoạt động

1. Đối với dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển không thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này, thời hạn hoạt động của dự án được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư.

2. Đối với dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển được phân kỳ đầu tư thành nhiều giai đoạn, mỗi giai đoạn tương ứng với một dự án thành phần; thời hạn hoạt động của từng dự án thành phần được xác định riêng và không vượt quá thời hạn theo quy định của pháp luật về đầu tư.

3. Đối với dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này (không bao gồm dự án đầu tư xây dựng bến chuyên dùng, bến cảng lưỡng dụng, bến cảng dầu khí ngoài khơi), khi hết thời hạn hoạt động dự án, dự án thành phần chấm dứt hoạt động.

4. Khi chấm dứt hoạt động, việc xử lý dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển được thực hiện như sau:

a) Trường hợp bến cảng biển vẫn phù hợp với quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải, nhà đầu tư có trách nhiệm bàn giao cho Nhà nước tài sản thuộc kết cấu hạ tầng bến cảng biển gắn liền với đất để Nhà nước tổ chức lựa chọn nhà đầu tư hoặc đơn vị khai thác theo quy định của pháp luật; đối với tài sản không thuộc kết cấu hạ tầng bến cảng biển gắn liền với đất, nhà đầu tư có trách nhiệm tự thanh lý, xử lý theo quy định của pháp luật;

b) Trường hợp bến cảng biển không còn phù hợp với quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải, nhà đầu tư có trách nhiệm chấm dứt hoạt động dự án và thanh lý,

xử lý tài sản theo quy định của pháp luật.

5. Trình tự, thủ tục chấm dứt hoạt động của dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư.

Mục 4 **KHAI THÁC KẾT CẤU HẠ TẦNG**

Điều 20. Khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa

1. Việc khai thác toàn bộ hoặc một phần kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa được đầu tư bằng ngân sách nhà nước thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

2. Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa do tổ chức, cá nhân đầu tư bằng nguồn vốn ngoài ngân sách được quyết định hình thức quản lý, khai thác theo quy định của pháp luật.

3. Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa phải được khai thác, sử dụng đúng công năng, mục đích. Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa được xem xét để chuyển đổi công năng, mục đích sử dụng phải phù hợp với quy hoạch được phê duyệt.

4. Bến cảng, cầu cảng được tiếp nhận tàu thuyền có thông số kỹ thuật lớn hơn thông số của tàu thuyền trong hồ sơ thiết kế được phê duyệt hoặc quyết định công bố khi đáp ứng các yêu cầu về đánh giá an toàn kết cấu hạ tầng, an toàn hàng hải.

Điều 21. Bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa

1. Bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa gồm:

- a) Tổ chức và quản lý bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa;
- b) Cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa.

2. Tổ chức và quản lý bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa thuộc trách nhiệm của Nhà nước bao gồm:

- a) Tổ chức thực hiện quy hoạch kết cấu hạ tầng phục vụ bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa;
- b) Quản lý đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng phục vụ bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa;
- c) Ban hành, tổ chức thực hiện tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật;
- d) Tổ chức hệ thống thông tin, điều hành, điều tiết giao thông phục vụ bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa;
- đ) Kiểm tra, giám sát, đánh giá chất lượng cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa.

3. Cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa là việc tổ chức, cá nhân sử dụng nguồn lực để thực hiện hoạt động chuyên môn nhằm thiết

lập, vận hành, duy trì và hỗ trợ hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa.

4. Dịch vụ bảo đảm hàng hải, đường thủy nội địa được phân loại theo tính chất dịch vụ thành dịch vụ sự nghiệp công do nhà nước tổ chức cung cấp và dịch vụ do doanh nghiệp cung cấp theo cơ chế thị trường. Đối với kết cấu hạ tầng được đầu tư từ nguồn vốn ngân sách nhà nước và hình thành tài sản tại doanh nghiệp nhà nước thì doanh nghiệp nhà nước có trách nhiệm cung cấp dịch vụ quản lý, vận hành, bảo trì theo quy định của pháp luật.

5. Danh mục dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa; cơ chế quản lý, cung cấp dịch vụ công và dịch vụ theo cơ chế thị trường phù hợp với tính chất của từng loại dịch vụ thực hiện theo quy định của pháp luật.

Điều 22. Thiết lập kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa tạm thời

1. Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa tạm thời được thiết lập để phục vụ xây dựng các công trình, dự án hoặc đáp ứng nhu cầu cấp thiết phát triển kinh tế - xã hội tại khu vực trong thời gian nhất định.

2. Việc thiết lập kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa tạm thời thực hiện theo quy định.

Điều 23. Xử lý kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa

1. Việc xử lý kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa đầu tư bằng ngân sách nhà nước được thực hiện bằng các hình thức theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và hình thức xử lý kết cấu hạ tầng gắn với hoàn trả giá trị đầu tư, bàn giao mặt bằng để đầu tư xây dựng công trình mới.

Chủ đầu tư dự án đầu tư xây dựng công trình mới đã được cơ quan, người có thẩm quyền quyết định hoặc phê duyệt có trách nhiệm hoàn trả giá trị đầu tư đối với phần kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa được đầu tư bằng ngân sách nhà nước phải xử lý để bàn giao mặt bằng thực hiện dự án. Việc hoàn trả giá trị đầu tư được thực hiện bằng công trình kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa có quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật tương đương hoặc bằng tiền theo giá trị của phần kết cấu hạ tầng phải xử lý.

2. Việc xử lý kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa đầu tư bằng nguồn vốn ngoài ngân sách do tổ chức, cá nhân tự quyết định trên cơ sở tuân thủ quy định pháp luật.

3. Chính phủ quy định hình thức xử lý kết cấu hạ tầng gắn với hoàn trả giá trị đầu tư, bàn giao mặt bằng để đầu tư xây dựng công trình mới.

Mục 5

BẢO TRÌ, BẢO VỆ CÔNG TRÌNH HÀNG HẢI, ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

Điều 24. Bảo trì công trình hàng hải và đường thủy nội địa

1. Công trình hàng hải và đường thủy nội địa phải được bảo trì nhằm duy trì tình trạng kỹ thuật, bảo đảm công trình vận hành bình thường, an toàn theo thiết kế, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật trong quá trình khai thác, sử dụng.

2. Việc bảo trì công trình phải tuân thủ quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật chuyên ngành hàng hải và đường thủy.

3. Hoạt động bảo trì công trình hàng hải, đường thủy nội địa và hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Điều 25. Nguồn kinh phí thực hiện bảo trì công trình hàng hải và đường thủy nội địa

1. Nguồn kinh phí thực hiện bảo trì công trình hàng hải và đường thủy nội địa bao gồm:

- a) Ngân sách nhà nước theo phân cấp ngân sách nhà nước;
- b) Do tổ chức, cá nhân tự bảo đảm;
- c) Các nguồn kinh phí hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

2. Việc quản lý, sử dụng nguồn kinh phí để thực hiện bảo trì công trình hàng hải, đường thủy nội địa thực hiện theo quy định của pháp luật.

Điều 26. Bảo vệ công trình hàng hải, đường thủy nội địa

1. Bảo vệ công trình hàng hải, đường thủy nội địa bao gồm hoạt động bảo đảm an toàn, chất lượng của công trình hàng hải, đường thủy nội địa; biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi xâm phạm công trình gây nguy hiểm đến tính mạng, gây thiệt hại tài sản của nhà nước và của nhân dân.

2. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải, đường thủy nội địa bao gồm công trình, hành lang bảo vệ công trình, phần trên không, phần dưới mặt nước, phần dưới mặt đất có liên quan đến an toàn công trình và bảo đảm an toàn cho hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa.

3. Việc xây dựng và mọi hoạt động khác ngoài phạm vi bảo vệ công trình hàng hải, đường thủy nội địa không được gây ảnh hưởng đến an toàn sử dụng công trình hàng hải, đường thủy nội địa.

Chương III TÀU THUYỀN

Mục 1 QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 27. Tàu biển, tàu sông

1. Tàu biển là tàu thuyền chuyên hoạt động trên biển.

2. Tàu sông là tàu thuyền chuyên hoạt động trên đường thủy nội địa.

3. Tàu biển, tàu sông quy định tại Điều này không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi.

Điều 28. Tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam

1. Tàu biển Việt Nam bao gồm:

- a) Tàu biển đã được đăng ký vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam;
- b) Tàu biển chưa được đăng ký vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam nhưng được cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cấp giấy phép tạm thời.

2. Tàu biển Việt Nam có quyền và nghĩa vụ mang cờ quốc tịch Việt Nam.

3. Tàu sông Việt Nam là tàu sông đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam đăng ký theo quy định.

Điều 29. Chủ tàu

1. Chủ tàu là tổ chức, cá nhân sở hữu tàu biển, tàu sông.

2. Tổ chức, cá nhân quản lý tàu, khai thác tàu và thuê tàu trần được thực hiện các quyền và nghĩa vụ của chủ tàu theo hợp đồng ký kết với chủ tàu, trừ trường hợp Bộ luật này có quy định khác.

3. Tổ chức được Nhà nước giao quản lý, khai thác tàu biển, tàu sông cũng được áp dụng các quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan như đối với chủ tàu.

Điều 30. Treo cờ với tàu thuyền

1. Tàu biển Việt Nam phải treo Quốc kỳ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Tàu thuyền khác khi hoạt động tại vùng nước cảng biển, đường thủy nội địa Việt Nam phải treo Quốc kỳ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

2. Tàu thuyền mang cờ quốc tịch nước ngoài khi hoạt động tại cảng biển, cảng thủy nội địa Việt Nam khi muốn treo cờ nước ngoài hoặc kéo còi trong các dịp nghi lễ của quốc gia tàu mang cờ phải được sự chấp thuận của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam.

Điều 31. Niên hạn sử dụng của tàu biển, tàu sông

1. Tàu biển, tàu sông phải bảo đảm niên hạn sử dụng, niên hạn sử dụng của tàu biển, tàu sông nhập khẩu.

2. Việc nhập khẩu tàu biển, tàu sông với mục đích đào tạo, huấn luyện, triển lãm, nghiên cứu khoa học thì không phải đáp ứng niên hạn sử dụng quy định tại khoản 1 Điều này.

Mục 2

ĐĂNG KÝ TÀU BIỂN, TÀU SÔNG

Điều 32. Đăng ký tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam

1. Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam bao gồm: đăng ký mang cờ quốc tịch và đăng ký quyền sở hữu. Sau khi chủ tàu hoàn thành việc đăng ký tàu biển thì được cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển Việt Nam. Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển Việt Nam là bằng chứng về việc tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam và tình trạng sở hữu của tàu biển.

Tàu biển thuộc sở hữu tổ chức, cá nhân nước ngoài có đủ điều kiện được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam. Việc đăng ký tàu biển Việt Nam thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài bao gồm đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam và đăng ký quyền sở hữu tàu biển đó hoặc chỉ đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam.

2. Tàu sông thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân được đăng ký vào Sổ đăng ký tàu sông và cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu sông.

Điều 33. Xóa đăng ký tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam

Việc xóa đăng ký tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam được thực hiện theo quy định.

Điều 34. Đăng ký tàu thuyền công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi và giàn di động, ụ nổi

Tàu thuyền công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động và ụ nổi được đăng ký theo quy định tại Mục này.

Mục 3

ĐĂNG KIỂM TÀU BIỂN, TÀU SÔNG, CÔNG TRÌNH DẦU KHÍ TRÊN BIỂN, CÔNG TRÌNH NĂNG LƯỢNG TÁI TẠO TRÊN BIỂN

Điều 35. Đăng kiểm tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam

1. Tàu biển Việt Nam khi đóng mới, nhập khẩu, hoán cải, sửa chữa và trong quá trình hoạt động phải được đăng kiểm theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và các điều ước quốc tế liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Tàu sông Việt Nam khi đóng mới, nhập khẩu, hoán cải, sửa chữa và trong quá trình hoạt động phải được đăng kiểm theo quy định của pháp luật, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia.

3. Vật liệu, máy, trang thiết bị sử dụng cho tàu biển, tàu sông phải được chứng nhận an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn nước ngoài, tiêu chuẩn quốc tế được thừa nhận và áp dụng rộng rãi tuân thủ pháp luật Việt Nam theo thông lệ quốc tế.

4. Hoạt động đăng kiểm tại Điều này được thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Điều 36. Đăng kiểm công trình dầu khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo trên biển

1. Công trình dầu khí trên biển bao gồm kho chứa nổi, giàn di động, giàn cố định, hệ thống đường ống phục vụ hoạt động dầu khí, phao neo dầu khí trong vùng biển Việt Nam.

2. Công trình năng lượng tái tạo trên biển là công trình được xây dựng, lắp đặt trên vùng biển Việt Nam nhằm khai thác các nguồn năng lượng tái tạo từ môi trường biển để sản xuất năng lượng, bao gồm điện gió, điện sóng, điện thủy triều và điện mặt trời nổi.

3. Kho chứa nổi, giàn di động được đăng kiểm theo khoản 1 Điều 35 Bộ luật này.

4. Giàn cố định, hệ thống đường ống phục vụ hoạt động dầu khí, phao neo dầu khí, công trình năng lượng tái tạo trong vùng biển Việt Nam phải được đăng kiểm theo quy định của pháp luật, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn nước ngoài, tiêu chuẩn quốc tế được thừa nhận và áp dụng rộng rãi tuân thủ pháp luật Việt Nam theo thông lệ quốc tế.

5. Vật liệu, máy, trang thiết bị sử dụng cho công trình dầu khí trên biển phải được chứng nhận an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn nước ngoài, tiêu chuẩn quốc tế được thừa nhận và áp dụng rộng rãi tuân thủ pháp luật Việt Nam theo thông lệ quốc tế.

6. Hoạt động đăng kiểm tại khoản 4, khoản 5 Điều này được thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Điều 37. Đăng kiểm tàu công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, ụ nổi, phao neo

Tàu công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, ụ nổi, phao neo được đăng kiểm theo quy định tại Mục này.

Điều 38. Trách nhiệm về đăng kiểm

1. Tổ chức, đơn vị cung cấp dịch vụ công đăng kiểm chịu trách nhiệm về kết quả đăng kiểm theo quy định của pháp luật; tổ chức đăng kiểm nước ngoài được công nhận chịu trách nhiệm về kết quả đăng kiểm thuộc phạm vi được uỷ quyền theo quy định của các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Việc công nhận, uỷ quyền tổ chức đăng kiểm nước ngoài thực hiện theo quy định.

2. Đăng kiểm viên trực tiếp thực hiện đăng kiểm chịu trách nhiệm về kết quả đăng kiểm do mình thực hiện.

Tiêu chuẩn đăng kiểm viên và việc công nhận đăng kiểm viên thực hiện theo quy định.

3. Chủ tàu biển, tàu sông, công trình dầu khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo có trách nhiệm thực hiện quy định về đăng kiểm khi nhập khẩu, đóng mới, hoán cải, sửa chữa và trong quá trình hoạt động và bảo đảm duy trì tình trạng an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của tàu biển, tàu sông, công trình dầu khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo.

4. Cơ sở thiết kế phải thực hiện thiết kế phương tiện phù hợp với các quy định áp dụng đối với phương tiện; chịu trách nhiệm về các thông tin, nội dung trong hồ sơ thiết kế.

5. Cơ sở chế tạo, đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển, tàu sông, công trình dầu khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo có trách nhiệm thực hiện các quy định về đăng kiểm khi chế tạo, đóng mới, hoán cải, sửa chữa.

6. Cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm tra, thử trang thiết bị liên quan đến an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường tàu biển, tàu sông, công trình dầu khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của dịch vụ đã thực hiện.

Mục 4

GIẤY CHỨNG NHẬN VÀ TÀI LIỆU CỦA TÀU BIỂN, TÀU SÔNG

Điều 39. Giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển, tàu sông

1. Tàu biển phải có giấy chứng nhận đăng ký tàu biển, các giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật, an ninh tàu biển, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường còn hiệu lực và tài liệu theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Bản chính của các giấy chứng nhận này phải mang theo tàu trong quá trình hoạt động.

2. Tàu sông phải có giấy chứng nhận đăng ký, các giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường còn hiệu lực và tài liệu theo quy định của pháp luật trong quá trình hoạt động.

3. Kho chứa nổi, giàn di động, tàu công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, ụ nổi, phao neo thực hiện theo quy định của Điều này.

4. Giấy chứng nhận và tài liệu tại Điều này thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Mục 5

CHUYỂN QUYỀN SỞ HỮU VÀ THẾ CHẤP TÀU BIỂN

Điều 40. Chuyển quyền sở hữu tàu biển Việt Nam

1. Việc chuyển quyền sở hữu tàu biển phải được lập thành văn bản theo quy định của pháp luật Việt Nam hoặc pháp luật của quốc gia nơi thực hiện việc chuyển quyền sở hữu tàu.

2. Việc chuyển quyền sở hữu tàu biển Việt Nam có hiệu lực kể từ thời điểm được ghi vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam.

3. Sau khi hoàn thành thủ tục chuyển quyền sở hữu, toàn bộ tàu và tài sản của tàu thuộc quyền sở hữu của người nhận chuyển quyền, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận khác.

Tài sản của tàu là các đồ vật, trang thiết bị trên tàu không phải là các bộ phận cấu thành của thân tàu.

4. Quy định về chuyển quyền sở hữu tàu biển được áp dụng đối với việc chuyển quyền sở hữu phần sở hữu tàu.

5. Điều kiện và thủ tục chuyển quyền sở hữu tàu biển được thực hiện theo quy định.

Điều 41. Thế chấp tàu biển Việt Nam

1. Thế chấp tàu biển là việc chủ tàu dùng tàu biển thuộc sở hữu của mình để bảo đảm thực hiện nghĩa vụ dân sự đối với bên nhận thế chấp và không phải chuyển giao tàu biển đó cho bên nhận thế chấp.

2. Chủ tàu có quyền thế chấp tàu biển Việt Nam thuộc sở hữu của mình cho bên nhận thế chấp theo quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan.

3. Hợp đồng thế chấp tàu biển Việt Nam phải được giao kết bằng văn bản. Việc thế chấp tàu biển Việt Nam được thực hiện theo pháp luật Việt Nam.

4. Các quy định về thế chấp tàu biển cũng được áp dụng đối với việc thế chấp tàu biển đang đóng.

Điều 42. Nguyên tắc thế chấp tàu biển Việt Nam

1. Tàu biển đang thế chấp không được chuyển quyền sở hữu, nếu không có sự đồng ý của bên nhận thế chấp tàu biển.

2. Tàu biển thế chấp phải được chủ tàu mua bảo hiểm, trừ trường hợp trong hợp đồng thế chấp có thỏa thuận khác.

3. Trường hợp bên nhận thế chấp đã chuyển toàn bộ hoặc một phần quyền của mình đối với khoản nợ được bảo đảm bằng tàu biển thế chấp cho người khác thì việc thế chấp tàu biển đó được chuyển tương ứng.

4. Một tàu biển có thể được dùng để bảo đảm thực hiện nhiều nghĩa vụ theo quy định pháp luật về dân sự.

Thứ tự ưu tiên của các thế chấp được xác định trên cơ sở thứ tự đăng ký thế chấp tương ứng trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam.

5. Việc thế chấp tàu biển thuộc sở hữu của từ hai chủ sở hữu trở lên thì phải được sự đồng ý của tất cả các chủ sở hữu đó, trừ trường hợp có thỏa thuận khác.

6. Thế chấp tàu biển chấm dứt trong trường hợp sau đây:

- a) Nghĩa vụ được bảo đảm bằng thế chấp chấm dứt;
- b) Việc thế chấp tàu biển được hủy bỏ hoặc được thay thế bằng biện pháp bảo đảm khác;
- c) Tàu biển thế chấp đã được xử lý theo quy định của pháp luật;
- d) Tàu biển thế chấp bị tổn thất toàn bộ;
- đ) Theo thỏa thuận của các bên.

7. Bên nhận thế chấp chỉ giữ bản sao Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển của tàu biển thế chấp.

Điều 43. Đăng ký thế chấp tàu biển Việt Nam

1. Đăng ký thế chấp tàu biển Việt Nam có nội dung cơ bản sau đây:

- a) Thông tin về bên nhận thế chấp, chủ tàu và bên được bảo đảm (nếu có);
- b) Thông tin nhận dạng của tàu biển được thế chấp;
- c) Thông tin về nghĩa vụ được bảo đảm bằng thế chấp.

2. Việc thế chấp tàu biển có hiệu lực đối kháng với người thứ ba và thứ tự ưu tiên thanh toán được xác định kể từ thời điểm được ghi trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam, trừ trường hợp Bộ luật này hoặc luật khác có liên quan quy định khác.

3. Thông tin về việc đăng ký thế chấp tàu biển Việt Nam được cấp cho người có yêu cầu.

4. Người đăng ký thế chấp tàu biển và người khai thác thông tin về thế chấp tàu biển phải nộp phí theo quy định của pháp luật.

5. Việc đăng ký thế chấp tàu biển Việt Nam được thực hiện theo quy định của pháp luật.

Mục 6 QUYỀN CẦM GIỮ HÀNG HẢI

Điều 44. Quyền cầm giữ hàng hải

1. Quyền cầm giữ hàng hải là quyền của người có khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 45 của Bộ luật này được ưu tiên trong việc đòi bồi thường đối với chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu mà tàu biển đó đã làm phát sinh khiếu nại hàng hải.

Khiếu nại hàng hải là việc một bên yêu cầu bên kia thực hiện nghĩa vụ phát sinh liên quan đến hoạt động hàng hải.

2. Các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải quy định tại Điều 45 của Bộ luật này có thứ tự ưu tiên cao hơn các khiếu nại hàng hải được bảo đảm bằng thế chấp tàu biển và các giao dịch bảo đảm khác.

3. Quyền cầm giữ hàng hải được thực hiện thông qua Tòa án có thẩm quyền bằng quyết định bắt giữ tàu biển mà tàu biển đó liên quan đến khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải.

4. Người có khiếu nại hàng hải có quyền cầm giữ hàng hải đối với tàu biển để bảo đảm cho các khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 45 của Bộ luật này, mặc dù tàu biển đó đã được thế chấp hoặc chủ tàu đã thực hiện giao dịch bảo đảm khác để bảo đảm thực hiện nghĩa vụ khác trên cơ sở hợp đồng.

5. Quyền cầm giữ hàng hải đối với tàu biển không bị ảnh hưởng khi có sự thay đổi chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu dù người mua tàu biết hay không biết về việc tàu biển đã liên quan đến khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải.

Điều 45. Khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải

1. Khiếu nại hàng hải về tiền lương, chi phí hồi hương, nghĩa vụ đóng bảo hiểm xã hội và các khoản tiền khác phải trả cho thuyền trưởng, sĩ quan tàu biển và các thuyền viên khác trong thuyền bộ của tàu biển.

2. Khiếu nại hàng hải về tiền bồi thường tính mạng, thương tích và tổn hại khác về sức khỏe con người liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển.

3. Khiếu nại hàng hải về phí trọng tải tàu, thuyền, phí bảo đảm hàng hải và về phí, lệ phí trong lĩnh vực đường biển khác.

4. Khiếu nại hàng hải về chi phí cứu hộ tàu biển.

5. Khiếu nại hàng hải về tổn thất và thiệt hại tài sản ngoài hợp đồng liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển.

Điều 46. Thứ tự ưu tiên giải quyết các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải

1. Các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải được ưu tiên giải quyết theo thứ tự các khiếu nại quy định tại Điều 45 của Bộ luật này; trường hợp khiếu nại hàng hải về chi phí cứu hộ tàu biển phát sinh sau thời điểm các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải khác thì xếp ưu tiên cao hơn các khiếu nại hàng hải đó.

2. Các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải trong cùng một khoản quy định tại Điều 45 của Bộ luật này được xếp ngang nhau; trường hợp khoản tiền phân chia không đủ để thanh toán giá trị của mỗi khiếu nại hàng hải thì được giải quyết theo tỷ lệ giá trị giữa các khiếu nại hàng hải đó.

3. Các khiếu nại hàng hải phát sinh từ cùng một sự kiện được coi là phát sinh trong cùng một thời điểm.

4. Các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải đối với tàu biển liên quan đến chuyển đi cuối cùng được ưu tiên giải quyết trước các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải liên quan đến các chuyển đi khác.

5. Các khiếu nại hàng hải phát sinh từ cùng một hợp đồng lao động liên quan đến nhiều chuyển đi được giải quyết cùng với các khiếu nại hàng hải liên quan đến chuyển đi cuối cùng.

6. Trong trường hợp khiếu nại hàng hải về chi phí cứu hộ quy định tại khoản 4 Điều 45 của Bộ luật này thì khiếu nại hàng hải phát sinh sau được giải quyết trước các khiếu nại hàng hải khác.

Điều 47. Thời hiệu quyền cầm giữ hàng hải

1. Thời hiệu quyền cầm giữ hàng hải là 01 năm kể từ thời điểm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải.

2. Thời điểm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải quy định tại khoản 1 Điều này được tính như sau:

a) Từ ngày kết thúc hoạt động cứu hộ, trong trường hợp để giải quyết tiền công cứu hộ;

b) Từ ngày phát sinh tổn thất, trong trường hợp để giải quyết các tổn thất và thiệt hại gây ra do hoạt động của tàu biển;

c) Từ ngày phải thanh toán, trong trường hợp để giải quyết các khiếu nại hàng hải khác.

3. Quyền cầm giữ hàng hải chấm dứt kể từ khi chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu đã thanh toán những khoản nợ phát sinh từ các khiếu nại hàng hải liên quan; nếu tiền thanh toán vẫn do thuyền trưởng hoặc người được ủy quyền thay mặt chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu giữ để thanh toán các khoản nợ liên quan đến các khiếu nại hàng hải đó thì quyền cầm giữ hàng hải vẫn còn hiệu lực.

4. Trường hợp Tòa án không thể thực hiện việc bắt giữ tàu biển trong phạm vi nội thủy, lãnh hải Việt Nam để bảo vệ quyền lợi của người khiếu nại hàng hải thường trú hoặc có trụ sở chính tại Việt Nam thì thời hiệu quy định tại khoản 1 Điều này kết thúc sau 30 ngày kể từ ngày tàu đến cảng biển Việt Nam đầu tiên, nhưng không quá 02 năm kể từ ngày phát sinh quyền cầm giữ hàng hải.

Chương IV THUYỀN BỘ VÀ THUYỀN VIÊN TÀU BIỂN, TÀU SÔNG

Điều 48. Thuyền bộ tàu biển, tàu sông

Thuyền bộ là những thuyền viên thuộc định biên của tàu biển, tàu sông, bao gồm thuyền trưởng và các chức danh khác được bố trí làm việc trên tàu biển, tàu sông.

Điều 49. Trách nhiệm của chủ tàu đối với thuyền bộ tàu biển, tàu sông

1. Bố trí đủ thuyền viên theo định biên an toàn tối thiểu của tàu biển, tàu sông và bảo đảm thuyền viên phải có đủ điều kiện làm việc trên tàu theo quy định tại khoản 2 Điều 51 của Bộ luật này.

2. Quy định chức danh, nhiệm vụ theo chức danh của thuyền viên trừ các chức danh do Chính phủ quy định.

3. Bảo đảm điều kiện làm việc, sinh hoạt của thuyền viên trên tàu biển, tàu sông theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

4. Mua bảo hiểm tai nạn lao động, bệnh nghề nghiệp và bảo hiểm bắt buộc khác cho thuyền viên theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 50. Địa vị pháp lý, quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của thuyền trưởng tàu biển, tàu sông

1. Thuyền trưởng là người có quyền chỉ huy cao nhất ở trên tàu biển, tàu sông, chỉ huy tàu theo chế độ thủ trưởng. Mọi người có mặt trên tàu biển, tàu sông phải chấp hành mệnh lệnh của thuyền trưởng.

2. Thuyền trưởng chịu sự chỉ đạo của chủ tàu hoặc người thuê tàu, người khai thác tàu; trường hợp cần thiết để bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa và bảo vệ môi trường trong khi vận hành tàu, thuyền trưởng có thể tự mình quyết định nhưng sau đó phải báo cáo với chủ tàu hoặc người thuê tàu, người khai thác tàu.

3. Thuyền trưởng thực hiện quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm để tổ chức, quản lý, điều hành hoạt động trên tàu biển, tàu sông theo quy định.

Điều 51. Thuyền viên làm việc trên tàu biển, tàu sông

1. Thuyền viên là người có đủ điều kiện, tiêu chuẩn đảm nhiệm chức danh trên tàu biển, tàu sông.

2. Thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam phải có đủ các điều kiện sau đây:

a) Là công dân Việt Nam hoặc công dân nước ngoài được phép làm việc trên tàu biển, tàu sông;

b) Có đủ tiêu chuẩn sức khỏe, tuổi lao động và chứng chỉ chuyên môn thuyền viên theo quy định;

c) Được bố trí đảm nhận chức danh trên tàu;

d) Có sổ thuyền viên đối với thuyền viên tàu biển;

đ) Thuyền viên được bố trí làm việc trên tàu biển hoạt động tuyến quốc tế phải có hộ chiếu để xuất cảnh hoặc nhập cảnh.

3. Công dân Việt Nam có đủ điều kiện có thể được làm việc trên tàu biển nước ngoài, tàu sông nước ngoài.

4. Chức danh và nhiệm vụ theo chức danh, nghĩa vụ của thuyền viên; định biên an toàn tối thiểu; tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên; đăng ký thuyền viên, sổ thuyền viên; tiêu chuẩn sức khỏe của thuyền viên tàu biển và điều kiện để thuyền viên là công dân nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam thực hiện theo quy định.

Điều 52. Chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên tàu biển

1. Chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam phải phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Trước khi làm việc trên tàu biển, thuyền viên và chủ tàu phải ký kết hợp đồng lao động. Hợp đồng lao động của thuyền viên phải bao gồm nội dung cơ bản theo quy định của pháp luật về hợp đồng lao động và phải có thêm nội dung sau đây:

- a) Việc hồi hương của thuyền viên;
- b) Bảo hiểm tai nạn;
- c) Tiền thanh toán nghỉ hàng năm;
- d) Điều kiện chấm dứt hợp đồng lao động.

3. Trường hợp chủ tàu hoặc thuyền trưởng yêu cầu thuyền viên phải rời tàu biển thì chủ tàu có trách nhiệm chu cấp mọi chi phí sinh hoạt và đi đường cần thiết để thuyền viên hồi hương; trong trường hợp thuyền trưởng yêu cầu thuyền viên rời tàu biển thì thuyền trưởng phải báo cáo chủ tàu.

4. Trường hợp tài sản riêng hợp pháp của thuyền viên bị tổn thất do tàu biển bị tai nạn thì chủ tàu phải bồi thường tài sản đó theo giá thị trường tại thời điểm và địa điểm giải quyết tai nạn. Thuyền viên có lỗi trực tiếp gây ra tai nạn làm tổn thất tài sản của mình thì không có quyền đòi bồi thường tài sản đó.

5. Chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên Việt Nam làm việc trên tàu biển nước ngoài và của thuyền viên nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt Nam được thực hiện theo hợp đồng lao động.

6. Chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam được thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Điều 53. Đào tạo, huấn luyện, sát hạch thuyền viên

1. Cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên phải bảo đảm đáp ứng các quy định về cơ sở vật chất, trang thiết bị, giảng viên, huấn luyện viên, Chương trình đào tạo, huấn luyện thuyền viên.

2. Chương trình đào tạo, huấn luyện, sát hạch thuyền viên phải phù hợp với quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

3. Chủ tàu có quyền và trách nhiệm tiếp nhận và tạo điều kiện thuận lợi cho học viên thực tập trên tàu. Chủ cảng, bến có trách nhiệm tạo điều kiện thuận lợi cho tàu thuyền huấn luyện vào rời cảng, bến.

4. Hoạt động đào tạo, huấn luyện thuyền viên thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Điều 54. Thuyền viên của tàu thuyền công vụ

Thuyền viên làm việc trên tàu thuyền công vụ, tàu thuyền vận tải quân sự được áp dụng quy định về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn tại Chương này theo quy định của Chính phủ.

Điều 55. Người lái phương tiện

1. Người lái phương tiện là người trực tiếp điều khiển tàu sông loại nhỏ, phương tiện thô sơ hoặc bè.

2. Có đủ sức khỏe, tuổi lao động và chứng chỉ chuyên môn theo quy định.

3. Người lái phương tiện có trách nhiệm bảo đảm các điều kiện an toàn cho hành khách, hàng hóa và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trên đường thủy nội địa khi khai thác, vận hành phương tiện.

4. Tiêu chuẩn chức danh, hoạt động đào tạo người lái phương tiện theo quy định của Chính phủ.

Chương V CÔNG NGHIỆP TÀU THỦY

Điều 56. Công nghiệp tàu thủy

1. Công nghiệp tàu thủy bao gồm:

a) Thiết kế tàu thuyền;

b) Đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền;

c) Sản xuất, chế tạo vật liệu, máy, phụ tùng, vật tư, thiết bị có yêu cầu kỹ thuật chuyên dùng cho đóng mới, hoán cải, sửa chữa, vận hành tàu thuyền;

d) Phá dỡ và tái chế tàu thuyền.

2. Sản phẩm, hàng hóa công nghiệp tàu thủy gồm: thép, hợp kim nhôm, hệ thống động lực tàu thuyền, hệ thống điện, phụ tùng, vật tư, thiết bị có yêu cầu đặc biệt thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

Điều 57. Yêu cầu về phát triển công nghiệp tàu thủy

1. Phát triển công nghiệp tàu thủy theo định hướng là ngành công nghiệp nền tảng, phù hợp với chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển, chiến lược phát triển công nghiệp quốc gia, quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch có liên quan, đáp ứng yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh, chủ quyền biển, đảo.

2. Đồng bộ với phát triển vận tải biển, cảng biển, logistics, công nghiệp cơ khí chế tạo, công nghiệp hỗ trợ và các ngành kinh tế có liên quan.

3. Nâng cao tỷ lệ nội địa hóa, năng lực tự chủ công nghiệp, nâng cao khả năng tham gia chuỗi cung ứng công nghiệp tàu thủy khu vực và toàn cầu.

4. Sử dụng hiệu quả quỹ đất, mặt nước, hạ tầng kỹ thuật và không gian công nghiệp phù hợp theo quy hoạch, tài nguyên, năng lượng; bảo đảm an toàn, vệ sinh lao động, bảo vệ môi trường và thích ứng với biến đổi khí hậu.

5. Bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng, minh bạch giữa các tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế; phù hợp với pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

6. Ưu tiên phát triển công nghiệp tàu thủy có khả năng phục vụ lưỡng dụng dân sự và quốc phòng, góp phần nâng cao năng lực tự chủ chiến lược quốc gia trong phát triển kinh tế, xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh.

Điều 58. Chính sách phát triển công nghiệp tàu thủy

1. Nhà nước bảo đảm đầu tư xây dựng, bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa công cộng kết nối đến các cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền.

2. Ưu tiên quy hoạch sử dụng bãi sông để xây dựng cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu thuyền.

3. Cơ sở đóng mới tàu thuyền quy mô lớn, tổ hợp sửa chữa tàu thuyền, trung tâm công nghiệp tàu thủy gắn với cảng biển được thuê đất với thời hạn đến 70 năm theo quy định của pháp luật về đất đai.

4. Phát triển thiết kế tàu thuyền

a) Tổ chức, doanh nghiệp tham gia nghiên cứu, cung cấp dịch vụ thiết kế tàu thuyền, công trình dầu khí trên biển được hưởng các cơ chế, chính sách theo quy định của pháp luật về công nghệ cao.

b) Nhà nước có chính sách ưu đãi đối với việc nhập khẩu các phần mềm chuyên dụng phục vụ tính toán, thiết kế tàu thuyền và công trình dầu khí trên biển theo quy định của pháp luật về thuế.

c) Ưu tiên sử dụng các đơn vị thiết kế trong nước đủ năng lực đối với các dự án đóng mới, hoán cải tàu thuyền.

5. Chính sách đầu tư phát triển đóng mới tàu thuyền

a) Ưu tiên nguồn lực cho nghiên cứu, ứng dụng, đổi mới công nghệ, chuyển đổi số, phát triển chế tạo vật liệu, máy, phụ tùng, vật tư, thiết bị có yêu cầu kỹ thuật đặc biệt dùng cho đóng mới tàu thuyền;

b) Có chính sách ưu tiên thu hút nguồn lực trong nước và nước ngoài tham gia đóng mới tàu thuyền chuyên dụng, tàu thuyền sử dụng nhiên liệu thay thế, công nghệ sạch, công nghệ xanh, tàu không người lái;

c) Ưu tiên sử dụng vật liệu kết cấu thân tàu, thiết bị, máy, phụ tùng, vật tư sản xuất trong nước cho các dự án đóng mới tàu thuyền trong nước.

6. Tổ chức, cá nhân được hưởng ưu đãi, hỗ trợ có trách nhiệm sử dụng đúng mục đích, đúng đối tượng, đúng điều kiện ưu đãi, hỗ trợ; trường hợp sử dụng sai mục đích, gian lận hoặc không đáp ứng điều kiện ưu đãi, hỗ trợ thì phải hoàn trả khoản ưu đãi, hỗ trợ đã được hưởng và chịu trách nhiệm trước pháp luật.

Điều 59. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp tàu thủy

1. Việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển giao công nghệ phải bảo đảm tiên tiến, hiện đại, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số, trí tuệ nhân tạo, phù hợp với pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo, pháp luật về chuyển giao công nghệ và quy định khác của pháp luật có liên quan.

2. Doanh nghiệp tham gia đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển giao công nghệ, phát triển công nghiệp tàu thủy được hưởng các chính sách ưu đãi đối với hoạt động khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo theo quy định của pháp luật; việc thành lập, trích lập, quản lý và sử dụng Quỹ phát triển khoa học và công nghệ của doanh nghiệp được thực hiện theo quy định của pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo, pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp và quy định khác của pháp luật có liên quan.

3. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động khoa học, công nghệ phục vụ đóng mới tàu thuyền chuyên dụng, tàu thuyền sử dụng nhiên liệu thay thế, công nghệ sạch, công nghệ xanh, tàu không người lái được áp dụng các chính sách sau đây:

a) Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học, công nghệ phục vụ dự án được quyết định việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng, giao nhiệm vụ để lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ, hàng hóa;

b) Nhận hỗ trợ từ ngân sách nhà nước để mua sắm, vận hành máy móc, thiết bị phục vụ thực hiện nhiệm vụ theo quy định của pháp luật về khoa học và công nghệ.

4. Tổ chức, cá nhân tham gia đào tạo phát triển nguồn nhân lực công nghiệp tàu thủy được hưởng các chính sách theo quy định của pháp luật về công nghệ cao; khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước hợp tác đào tạo nguồn nhân lực và chuyển giao công nghệ với các quốc gia có ngành đóng tàu, công nghiệp dầu khí tiên tiến trên thế giới.

Điều 60. Đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền

1. Tàu thuyền đóng mới, hoán cải, sửa chữa phải thực hiện theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế liên quan về an toàn kỹ thuật, an toàn hàng hải, an ninh tàu biển, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường, phù hợp với mục đích sử dụng và hồ sơ thiết kế được thẩm định.

2. Đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền thực hiện theo quy định của pháp luật về xây dựng, đấu thầu và trên cơ sở hợp đồng giao kết giữa nhà đầu tư, chủ tàu thuyền và cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền.

3. Khuyến khích ưu tiên sử dụng vật liệu, thiết bị, máy, phụ tùng, vật tư sản xuất trong nước đáp ứng yêu cầu về chất lượng, kỹ thuật, giá cả và khả năng cung ứng cho các dự án đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền có sử dụng vốn nhà nước. Việc lựa chọn, sử dụng vật liệu, thiết bị, máy, phụ tùng, vật tư sản xuất trong nước trong các dự án sử dụng vốn nhà nước phải tuân thủ quy định của pháp luật về đấu thầu, bảo đảm cạnh tranh, công bằng, minh bạch, hiệu quả kinh tế và phù hợp với điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 61. Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền

1. Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền là tổ chức được thành lập và hoạt động theo quy định của pháp luật, thực hiện hoạt động đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền.

2. Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền có trách nhiệm:

a) Thực hiện kiểm soát chất lượng đối với vật liệu, máy, trang thiết bị và sản phẩm do mình thực hiện;

b) Chịu trách nhiệm về chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với sản phẩm do mình thực hiện;

c) Tăng cường liên kết với doanh nghiệp chế tạo vật liệu, thiết bị, máy, phụ tùng, vật tư sử dụng cho đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền và các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng.

3. Đối với cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền phục vụ mục đích quốc phòng, an ninh, việc tổ chức và hoạt động thực hiện theo quy định của pháp luật về quốc phòng, an ninh và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Điều 62. Phá dỡ, tái chế tàu thuyền

1. Việc phá dỡ tàu thuyền phải bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, an toàn lao động, phòng chống cháy, nổ, bảo vệ sức khỏe con người và môi trường.

2. Việc phá dỡ tàu thuyền chỉ được thực hiện tại cơ sở phá dỡ tàu thuyền được thành lập và hoạt động theo quy định của pháp luật.

3. Tàu thuyền phá dỡ không trong tình trạng thể chấp hoặc khiếu nại hàng hải; hoàn tất thủ tục xóa đăng ký.

4. Cơ sở phá dỡ tàu thuyền phải có biện pháp:

a) Kiểm soát chất thải và chất thải nguy hại;

b) Kiểm soát ô nhiễm môi trường;

c) Bảo đảm an toàn lao động;

d) Quản lý và lưu trữ hồ sơ phá dỡ;

đ) Truy xuất nguồn gốc vật liệu, thiết bị và chất thải phát sinh.

5. Nhà nước khuyến khích phát triển hoạt động phá dỡ, tái chế tàu thuyền phù hợp với mô hình kinh tế tuần hoàn và yêu cầu bảo vệ môi trường.

6. Phá dỡ tàu cá thực hiện theo quy định của Điều này.

Chương VI **QUY ĐỊNH VỀ VẬN TẢI BIỂN VÀ VẬN TẢI** **ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

Mục 1 **QUY ĐỊNH CHUNG**

Điều 63. Vận tải biển, vận tải đường thủy nội địa

1. Vận tải biển bao gồm vận tải biển quốc tế và vận tải biển nội địa.

a) Vận tải biển quốc tế là việc vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý bằng tàu biển giữa Việt Nam và nước ngoài và ngược lại;

b) Vận tải biển nội địa là việc vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý bằng tàu biển trong vùng biển và lãnh thổ Việt Nam.

2. Vận tải đường thủy nội địa là việc vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý trên đường thủy nội địa và vận tải qua biên giới theo Hiệp định vận tải thủy.

3. Vận tải biển ven bờ là hoạt động vận tải hàng hóa và hành khách bằng tàu biển hoặc tàu sông có phân cấp phù hợp giữa các cảng biển Việt Nam, từ bờ ra đảo hay giữa các đảo của Việt Nam.

4. Hành lang vận tải biển ven bờ là hệ thống các tuyến vận tải biển ven bờ kết nối giữa hệ thống cảng biển, các đảo của Việt Nam nhằm thu gom, phân phối, luân chuyển hàng hóa giữa các khu vực nội địa, hỗ trợ liên kết các chuỗi cung ứng và kết nối với mạng vận tải biển quốc tế thông qua cảng biển.

Điều 64. Quyền vận tải biển nội địa, vận tải đường thủy nội địa

1. Hàng hóa, hành khách và hành lý vận chuyển nội địa bằng đường biển và đường thủy nội địa được chuyên chở bằng tàu biển Việt Nam.

2. Hàng hóa, hành khách và hành lý vận chuyển bằng đường thủy nội địa được chuyên chở bằng tàu sông thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam; trường hợp doanh nghiệp liên doanh thì tỷ lệ vốn góp được thực hiện theo quy định.

3. Việc vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý không thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này được thực hiện như sau:

a) Vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng hoặc hàng hóa khác, hành khách bằng tàu biển chuyên dùng; giải tỏa hàng hóa, hành khách và hành lý bị ách tắc tại cảng khi tàu biển Việt Nam quy định tại khoản 1 Điều này không có đủ khả năng vận chuyển;

b) Vận chuyển hành khách và hành lý từ tàu khách du lịch vào đất liền và ngược lại bằng phương tiện trung chuyển của tàu khách đó;

c) Để phòng chống, khắc phục thiên tai, dịch bệnh hoặc cứu trợ nhân đạo khẩn cấp.

Mục 2

HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Điều 65. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

1. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là thỏa thuận được giao kết giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, theo đó người vận chuyển thu giá dịch vụ vận chuyển do người thuê vận chuyển trả và dùng tàu biển để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng.

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được giao kết bằng văn bản hoặc theo hình thức điện tử có giá trị pháp lý tương đương nhau, do các bên tự thỏa thuận.

2. Các loại hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển:

a) Hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển là hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được giao kết với điều kiện người vận chuyển không phải dành cho người thuê vận chuyển nguyên tàu hoặc một phần tàu cụ thể mà chỉ căn cứ vào chủng loại, số lượng, kích thước hoặc trọng lượng của hàng hóa để vận chuyển;

b) Hợp đồng vận chuyển theo chuyến là hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được giao kết với điều kiện người vận chuyển dành cho người thuê vận chuyển nguyên tàu hoặc một phần tàu cụ thể để vận chuyển hàng hóa theo chuyến.

3. Các bên liên quan đến hợp đồng vận chuyển:

a) Người thuê vận chuyển là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển với người vận chuyển. Trường hợp hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển, người thuê vận chuyển được gọi là người giao hàng;

b) Người vận chuyển là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển với người thuê vận chuyển;

c) Người vận chuyển thực tế là người được người vận chuyển ủy thác thực hiện toàn bộ hoặc một phần việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển;

d) Người giao hàng là người tự mình hoặc được người khác ủy thác giao hàng cho người vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển;

đ) Người nhận hàng là người có quyền nhận hàng quy định tại khoản 4 Điều 70 Bộ luật này.

Điều 66. Trách nhiệm, nghĩa vụ của các bên liên quan được quy định trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

1. Người vận chuyển phải thực hiện đầy đủ quy định đề trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu biển có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hóa có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa.

2. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường đối với mất mát, hư hỏng hàng hóa do việc tàu biển không đủ khả năng đi biển, nếu đã thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ quy định tại khoản 1 Điều này. Trong trường hợp này, người vận chuyển có nghĩa vụ chứng minh đã thực hiện nhiệm vụ một cách đầy đủ theo đúng quy định.

3. Miễn trách nhiệm của người vận chuyển

Người vận chuyển được miễn hoàn toàn trách nhiệm, nếu tổn thất hàng hóa xảy ra trong trường hợp sau đây:

a) Lỗi của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hàng hải hoặc người làm công của người vận chuyển trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu;

b) Hỏa hoạn không do người vận chuyển gây ra;

c) Thảm họa hoặc tai nạn hàng hải trên biển, vùng nước cảng biển mà tàu biển được phép hoạt động;

d) Thiên tai;

đ) Chiến tranh;

e) Hành động xâm phạm trật tự và an toàn công cộng mà bản thân người vận chuyển không gây ra;

g) Hành động bắt giữ của người dân hoặc cưỡng chế của Tòa án hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền khác;

h) Hạn chế về phòng dịch;

i) Hành động hoặc sự sơ suất của người giao hàng, chủ sở hữu hàng, đại lý hoặc đại diện của họ;

k) Đình công hoặc các hành động tương tự khác của người lao động do bất kỳ nguyên nhân nào làm đình trệ hoàn toàn hoặc một phần công việc;

l) Bạo động hoặc gây rối;

m) Hành động cứu người hoặc cứu tài sản trên biển;

n) Hao hụt về khối lượng, trọng lượng hoặc mất mát, hư hỏng khác của hàng hóa xảy ra do chất lượng, khuyết tật ẩn tàng hoặc khuyết tật khác của hàng hóa;

o) Hàng hóa không được đóng gói đúng quy cách;

p) Hàng hóa không được đánh dấu ký, mã hiệu đúng quy cách hoặc không phù hợp;

q) Khuyết tật ẩn tàng của tàu biển mà những người có trách nhiệm không phát hiện được, mặc dù đã thực hiện nhiệm vụ một cách cẩn thận;

r) Bất kỳ nguyên nhân nào khác xảy ra mà người vận chuyển không có lỗi hoặc không cố ý gây ra tổn thất hoặc không phải do người làm công, đại lý của người vận chuyển có lỗi gây ra. Trường hợp có người được hưởng quyền miễn hoàn toàn trách nhiệm của người vận chuyển theo quy định của pháp luật hoặc theo sự thỏa thuận ghi trong hợp đồng thì người đó phải chứng minh rằng người vận chuyển đã không có lỗi, không cố ý hoặc những người làm công, đại lý của người vận chuyển cũng không có lỗi hoặc không cố ý gây ra sự mất mát, hư hỏng của hàng hóa.

4. Chậm trả hàng là việc hàng hóa không được trả trong khoảng thời gian đã thỏa thuận theo hợp đồng hoặc trong khoảng thời gian hợp lý cần thiết mà người vận chuyển cẩn thận có thể trả hàng đối với trường hợp không có thỏa thuận. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm đối với việc chậm trả hàng trong trường hợp sau đây:

a) Đi chệch tuyến đường khi đã có sự chấp thuận của người giao hàng;

b) Nguyên nhân bất khả kháng;

c) Phải cứu người hoặc trợ giúp tàu khác đang gặp nguy hiểm khi tính mạng con người trên tàu có thể bị đe dọa;

d) Cần thời gian để cấp cứu cho thuyền viên hoặc người trên tàu.

5. Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển

a) Trong trường hợp tính chất, giá trị của hàng hóa không được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng hoặc không được ghi rõ trong vận đơn, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác thì người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc tổn thất khác liên quan đến hàng hóa trong giới hạn tối đa tương đương với 666,67 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc cho mỗi đơn vị hàng hóa hoặc 02 đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam trọng lượng cả bì của số hàng hóa bị mất mát, hư hỏng tùy theo giá trị nào cao hơn.

Đơn vị tính toán quy định trong Bộ luật này là đơn vị tiền tệ do Quỹ tiền tệ quốc tế xác định và được quy ước là Quyền rút vốn đặc biệt.

Tiền bồi thường được chuyển đổi thành tiền Việt Nam theo tỷ giá tại thời điểm thanh toán bồi thường;

b) Khi container hoặc công cụ tương tự được dùng để đóng hàng hóa thì mỗi kiện hoặc đơn vị hàng hóa đã ghi trong chứng từ vận chuyển, đã đóng vào công cụ được coi là 01 kiện hoặc 01 đơn vị hàng hóa quy định tại điểm a khoản này. Trường hợp chứng từ vận chuyển không ghi rõ số kiện hoặc đơn vị hàng hóa thì container hoặc công cụ đó chỉ được xem là 01 kiện hoặc 01 đơn vị hàng hóa;

c) Trong trường hợp chủng loại và giá trị hàng hóa được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng và được người vận chuyển chấp nhận, ghi vào chứng từ vận chuyển thì người vận chuyển chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa trên cơ sở giá trị đó theo nguyên tắc sau đây:

Đối với hàng hóa bị mất mát thì bồi thường bằng giá trị đã khai báo;

Đối với hàng hóa bị hư hỏng thì bồi thường bằng mức chênh lệch giữa giá trị khai báo và giá trị còn lại của hàng hóa.

Giá trị còn lại của hàng hóa được xác định trên cơ sở giá thị trường tại thời điểm và địa điểm dỡ hàng hoặc dỡ ra phải dỡ hàng; nếu không xác định được thì căn cứ vào giá thị trường tại thời điểm và địa điểm bốc hàng cộng thêm chi phí vận chuyển đến cảng trả hàng;

d) Trách nhiệm của người vận chuyển đối với việc chậm trả hàng được giới hạn số tiền bằng hai phẩy năm lần giá dịch vụ vận chuyển của số hàng trả chậm, nhưng không vượt quá tổng số giá dịch vụ vận chuyển phải trả theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

6. Mất quyền giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển:

a) Người vận chuyển mất quyền giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển quy định tại khoản 5 Điều này nếu người khiếu nại chứng minh được mất mát, hư hỏng hàng hóa là hậu quả do người vận chuyển đã có hành vi cố ý gây mất mát, hư hỏng, chậm trả hàng hoặc cấu thả và biết rằng việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm trả hàng đó có thể xảy ra;

b) Người làm công, đại lý của người vận chuyển thực hiện với chủ định gây ra mất mát, hư hỏng hàng hóa, chậm trả hàng hoặc cấu thả và biết rằng việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm trả hàng đó có thể xảy ra cũng không được giới hạn trách nhiệm quy định tại Mục này.

7. Nghĩa vụ của người giao hàng

a) Người giao hàng phải bảo đảm hàng hóa được đóng gói và đánh dấu ký, mã hiệu theo quy định. Người vận chuyển có quyền từ chối bốc lên tàu biển những hàng hóa không bảo đảm tiêu chuẩn đóng gói cần thiết;

b) Người giao hàng phải cung cấp trong một thời gian thích hợp cho người vận chuyển các tài liệu và chỉ dẫn cần thiết đối với hàng hóa dễ nổ, dễ cháy và các loại hàng hóa nguy hiểm khác hoặc loại hàng hóa cần phải có biện pháp đặc biệt khi bốc hàng, vận chuyển, bảo quản và dỡ hàng.

Người giao hàng phải bồi thường các tổn thất phát sinh do việc cung cấp chậm trễ, thiếu chính xác hoặc không hợp lệ các tài liệu và chỉ dẫn cần thiết;

c) Người giao hàng dù cố ý hoặc vô ý đều phải chịu trách nhiệm đối với người vận chuyển, hành khách, thuyền viên và các chủ hàng khác về những tổn thất phát sinh do khai báo hàng hóa không chính xác hoặc không đúng sự thật, nếu người vận chuyển chứng minh được là người giao hàng có lỗi gây ra tổn thất đó.

8. Miễn trách nhiệm của người giao hàng

Người giao hàng được miễn trách nhiệm bồi thường về các mất mát, hư hỏng xảy ra đối với người vận chuyển hoặc tàu biển, nếu chứng minh được rằng mình hoặc người làm công, đại lý của mình không có lỗi gây ra tổn thất đó.

9. Thanh toán giá dịch vụ vận chuyển:

a) Khi nhận hàng, người nhận hàng phải thanh toán cho người vận chuyển giá dịch vụ vận chuyển và các chi phí khác được ghi trong chứng từ vận chuyển, nếu các khoản tiền đó chưa được thanh toán trước;

b) Người vận chuyển có quyền từ chối trả hàng và có quyền lưu giữ hàng, nếu người giao hàng và người nhận hàng chưa thanh toán đủ các khoản nợ hoặc chưa nhận được sự bảo đảm thỏa đáng.

Các khoản nợ này bao gồm giá dịch vụ vận chuyển, các chi phí khác theo quy định tại điểm a khoản này và chi phí đóng góp vào tổn thất chung, tiền công cứu hộ được phân bổ cho hàng hóa.

Các khoản nợ không trả đúng hạn được tính lãi theo lãi suất áp dụng tại ngân hàng giao dịch liên quan.

10. Giá dịch vụ vận chuyển trong trường hợp hàng hóa bị thiệt hại:

a) Trường hợp hàng hóa bị thiệt hại do có tai nạn trong khi tàu biển đang hành trình thì dù với bất cứ nguyên nhân nào cũng được miễn giá dịch vụ vận chuyển; nếu đã thu thì được hoàn trả lại. Trường hợp hàng hóa được cứu hoặc được hoàn trả lại thì người vận chuyển chỉ được thu giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế, nếu người có quyền lợi liên quan đến hàng hóa đó không thu được lợi ích từ quãng đường mà hàng hóa đó đã được tàu biển vận chuyển;

b) Trường hợp hàng hóa hư hỏng hoặc hao hụt do đặc tính riêng hoặc hàng hóa là động vật sống mà bị chết trong khi vận chuyển thì người vận chuyển vẫn có quyền thu đủ giá dịch vụ vận chuyển.

Điều 67. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa theo chứng từ vận chuyển

1. Thời điểm phát sinh và chấm dứt trách nhiệm của người vận chuyển:

a) Trách nhiệm của người vận chuyển phát sinh từ khi người vận chuyển nhận hàng tại cảng nhận hàng, được duy trì trong suốt quá trình vận chuyển và chấm dứt khi kết thúc việc trả hàng tại cảng trả hàng;

b) Việc nhận hàng được tính từ thời điểm người vận chuyển đã nhận hàng hóa từ người giao hàng, cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc bên thứ ba theo quy định của pháp luật hoặc theo quy định tại cảng nhận hàng;

c) Việc trả hàng kết thúc trong trường hợp sau đây:

Người vận chuyển hoàn thành việc trả hàng cho người nhận hàng; trong trường hợp người nhận hàng không trực tiếp nhận hàng từ người vận chuyển thì bằng cách trả hàng theo yêu cầu của người nhận hàng phù hợp với hợp đồng, pháp luật hoặc tập quán thương mại áp dụng tại cảng trả hàng.

Người vận chuyển hoàn thành việc trả hàng cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc cho bên thứ ba theo quy định của pháp luật hoặc quy định tại cảng trả hàng;

d) Các bên tham gia hợp đồng vận chuyển chỉ có quyền thỏa thuận về việc giảm trách nhiệm của người vận chuyển trong trường hợp sau đây: khoảng thời gian từ khi nhận hàng đến trước khi bốc hàng lên tàu biển và khoảng thời gian từ khi kết thúc dỡ hàng đến khi trả xong hàng; vận chuyển động vật sống; vận chuyển hàng hóa trên boong. Hàng hóa chỉ được chở trên boong nếu có thỏa thuận giữa người vận chuyển với người giao hàng hoặc theo tập quán thương mại và phải được ghi rõ trong chứng từ vận chuyển.

2. Ngoài các quy định tại khoản 1 Điều này, quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa theo chứng từ vận chuyển thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Điều 68. Hợp đồng vận chuyển theo chuyến

1. Người vận chuyển có nghĩa vụ dùng tàu biển đã được chỉ định trong hợp đồng để vận chuyển hàng hóa, trừ trường hợp khác do hai bên tự thỏa thuận.

2. Người thuê vận chuyển có thể chuyển giao quyền theo hợp đồng cho người thứ ba mà không cần người vận chuyển đồng ý, nhưng vẫn phải chịu trách nhiệm về việc thực hiện hợp đồng đã giao kết.

3. Ký phát vận đơn trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến.

Trường hợp vận đơn được ký phát theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến và người giữ vận đơn không phải là người thuê vận chuyển thì các quyền và nghĩa vụ của người vận chuyển và người giữ vận đơn sẽ được điều chỉnh bằng các điều khoản của vận đơn; nếu các điều khoản của hợp đồng vận chuyển theo chuyến đã được đưa vào vận đơn thì các điều khoản này được áp dụng.

4. Cảng nhận hàng và nơi bốc hàng:

a) Người vận chuyển có nghĩa vụ đưa tàu biển đến cảng nhận hàng trong trạng thái sẵn sàng để nhận hàng đúng thời điểm và địa điểm; lưu tàu biển tại nơi bốc hàng theo các điều kiện đã thỏa thuận trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa;

b) Người vận chuyển đưa tàu biển đến nơi bốc hàng do người thuê vận chuyển chỉ định. Nơi bốc hàng phải an toàn, không gây trở ngại cho việc tàu biển đến, rời, chờ đợi cùng với hàng hóa. Trường hợp có nhiều người thuê vận chuyển mà họ không thỏa thuận được về nơi bốc hàng hoặc khi người thuê vận chuyển không chỉ định rõ nơi bốc hàng thì người vận chuyển đưa tàu biển đến địa điểm được coi là nơi bốc hàng theo tập quán địa phương;

c) Trường hợp trong hợp đồng không có thỏa thuận cụ thể về nơi bốc hàng tại cảng nhận hàng thì người vận chuyển đưa tàu biển đến địa điểm được coi là nơi bốc hàng theo tập quán địa phương;

d) Người thuê vận chuyển có thể yêu cầu người vận chuyển thay đổi nơi bốc hàng, mặc dù nơi bốc hàng đã được ghi rõ trong hợp đồng. Người thuê vận chuyển phải thanh toán đầy đủ các chi phí liên quan đến việc thực hiện yêu cầu này.

5. Ngoài các quy định tại Điều này, quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển theo chuyển thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Điều 69. Chứng từ vận chuyển

1. Chứng từ vận chuyển bao gồm vận đơn, vận đơn suốt đường biển, giấy gửi hàng đường biển và chứng từ vận chuyển khác, được thể hiện dưới hình thức bằng văn bản hoặc hình thức điện tử, có giá trị pháp lý tương đương. Tại cùng một thời điểm chỉ tồn tại một hình thức chứng từ vận chuyển có hiệu lực. Chứng từ vận chuyển điện tử được thực hiện theo quy định tại Bộ luật này và quy định của pháp luật khác có liên quan.

2. Vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng; bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

3. Vận đơn suốt đường biển là vận đơn ghi rõ việc vận chuyển hàng hóa được ít nhất hai người vận chuyển bằng đường biển thực hiện.

4. Giấy gửi hàng đường biển là bằng chứng về việc hàng hóa được nhận như được ghi trong giấy gửi hàng đường biển; là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Giấy gửi hàng đường biển không được chuyển nhượng.

5. Chứng từ vận chuyển khác là chứng từ do người vận chuyển và người thuê vận chuyển thỏa thuận về nội dung, giá trị.

Điều 70. Vận đơn

1. Ký phát vận đơn:

a) Theo yêu cầu của người giao hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ ký phát cho người giao hàng một bộ vận đơn;

b) Vận đơn có thể được ký phát dưới dạng sau đây: vận đơn đích danh được ghi rõ tên người nhận hàng; vận đơn theo lệnh được ghi rõ tên người giao hàng hoặc tên những người giao hàng chỉ định phát lệnh trả hàng; vận đơn vô danh không ghi rõ tên người nhận hàng;

c) Trường hợp trong vận đơn theo lệnh không ghi rõ tên người phát lệnh trả hàng thì người giao hàng mặc nhiên được coi là người có quyền đó.

2. Nội dung vận đơn:

- a) Tên và trụ sở chính của người vận chuyển;
- b) Tên người giao hàng;
- c) Tên người nhận hàng hoặc ghi rõ vận đơn được ký phát dưới dạng vận đơn theo lệnh hoặc vận đơn vô danh;
- d) Tên tàu biển;
- đ) Tên hàng, mô tả về chủng loại, kích thước, thể tích, số lượng đơn vị, trọng lượng hoặc giá trị hàng hóa, nếu xét thấy cần thiết;
- e) Mô tả tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hóa;
- g) Ký, mã hiệu và đặc điểm nhận biết hàng hóa mà người giao hàng đã thông báo bằng văn bản trước khi bốc hàng lên tàu biển và được đánh dấu trên từng đơn vị hàng hóa hoặc bao bì;
- h) Giá dịch vụ vận chuyển và các khoản thu khác của người vận chuyển; phương thức thanh toán;
- i) Nơi bốc hàng và cảng nhận hàng;
- k) Cảng trả hàng hoặc chỉ dẫn thời gian, địa điểm sẽ chỉ định cảng trả hàng;
- l) Số bản vận đơn gốc đã ký phát cho người giao hàng;
- m) Thời điểm và địa điểm ký phát vận đơn;
- n) Chữ ký của người vận chuyển hoặc thuyền trưởng hoặc đại diện khác có thẩm quyền của người vận chuyển.

Trong vận đơn, nếu thiếu một hoặc một số nội dung quy định tại khoản này nhưng phù hợp với quy định tại Điều 69 của Bộ luật này thì không ảnh hưởng đến giá trị pháp lý của vận đơn.

3. Trường hợp tên người vận chuyển không được xác định cụ thể trong vận đơn thì chủ tàu được coi là người vận chuyển. Trường hợp vận đơn không chính xác hoặc không đúng sự thật về người vận chuyển thì chủ tàu chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất phát sinh và sau đó được quyền yêu cầu người vận chuyển bồi hoàn.

4. Chuyển nhượng vận đơn:

- a) Vận đơn theo lệnh được chuyển nhượng bằng cách ký hậu vận đơn. Người ký hậu cuối cùng có quyền phát lệnh trả hàng trong vận đơn theo lệnh là người nhận hàng hợp pháp;
- b) Vận đơn vô danh được chuyển nhượng bằng cách người vận chuyển trao vận đơn vô danh đó cho người được chuyển nhượng. Người xuất trình vận đơn vô danh là người nhận hàng hợp pháp; trừ trường hợp người vận chuyển nhận được thông báo bằng văn bản về việc vận đơn bị mất cắp hoặc chiếm đoạt bất hợp pháp trước thời điểm trả hàng;
- c) Vận đơn đích danh không được chuyển nhượng. Người có tên trong vận đơn đích danh là người nhận hàng hợp pháp.

5. Thay vận đơn bằng chứng từ vận chuyển khác:

Người giao hàng có thể thỏa thuận với người vận chuyển việc thay vận đơn bằng giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác và thỏa thuận về nội dung, giá trị của các chứng từ này theo tập quán hàng hải quốc tế.

6. Các quy định của Bộ luật này về vận đơn được áp dụng đối với vận đơn suốt đường biển do người vận chuyển ký phát, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.

7. Quyền định đoạt hàng hóa và nghĩa vụ trả hàng:

a) Người giao hàng có quyền định đoạt hàng hóa cho đến khi hàng được trả cho người nhận hàng hợp pháp, nếu chưa giao quyền này cho người khác; có quyền yêu cầu dỡ hàng trước khi tàu biển bắt đầu chuyến đi, thay đổi người nhận hàng hoặc cảng trả hàng sau khi chuyến đi đã bắt đầu với điều kiện phải bồi thường mọi tổn thất và chi phí liên quan. Người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ thực hiện yêu cầu của người giao hàng sau khi đã thu lại toàn bộ số vận đơn gốc đã ký phát;

b) Các quyền quy định tại điểm a khoản này không được áp dụng, nếu việc thực hiện gây ra sự chậm trễ đáng kể cho việc bắt đầu chuyến đi, trừ trường hợp người vận chuyển đồng ý;

c) Nghĩa vụ trả hàng:

Khi tàu biển đến cảng trả hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ trả hàng cho người nhận hàng hợp pháp nếu có vận đơn gốc, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác có giá trị để nhận hàng quy định tại khoản 4 Điều 69 của Bộ luật này. Sau khi hàng hóa đã được trả, các chứng từ vận chuyển còn lại không còn giá trị để nhận hàng.

Điều 71. Xử lý hàng hóa bị lưu giữ

1. Người nhận hàng không đến nhận, từ chối nhận hàng hoặc trì hoãn việc nhận hàng thì người vận chuyển có quyền dỡ hàng và gửi vào một nơi an toàn, thích hợp và thông báo cho người giao hàng biết. Mọi chi phí và tổn thất phát sinh do người nhận hàng chịu trách nhiệm chi trả.

2. Người vận chuyển có quyền thực hiện theo quy định tại khoản 1 Điều này, nếu có nhiều người cùng xuất trình vận đơn, vận đơn suốt đường biển, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác có giá trị để nhận hàng.

3. Việc bồi thường tổn thất do lưu tàu để dỡ hàng và gửi hàng quy định tại khoản 1 Điều này được giải quyết tương tự trường hợp lưu tàu để bốc hàng.

4. Trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày tàu biển đến cảng trả hàng, nếu không có người nhận số hàng gửi hoặc người nhận hàng không thanh toán hết các khoản nợ hoặc không đưa ra bảo đảm cần thiết thì người vận chuyển có quyền bán số hàng đó để trừ nợ; nếu là hàng hóa mau hỏng hoặc việc gửi là quá tốn kém so với giá trị thực tế của hàng hóa thì người vận chuyển có quyền bán trước thời hạn đó.

5. Người vận chuyển có nghĩa vụ thông báo cho người giao hàng biết về những trường hợp quy định tại các khoản 1, 2 và 4 Điều này và dự định bán hàng để trừ nợ theo quy định tại khoản này.

Mục 3

HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH VÀ HÀNH LÝ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Điều 72. Vận chuyển hành khách và hành lý

1. Hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển là hợp đồng được giao kết giữa người vận chuyển và hành khách, theo đó người vận chuyển dùng tàu biển vận chuyển hành khách, hành lý từ cảng nhận khách đến cảng trả khách và thu tiền công vận chuyển hành khách, giá dịch vụ vận chuyển hành lý do hành khách trả. Hợp đồng vận chuyển hành khách, hành lý được thực hiện bằng văn bản hoặc hình thức điện tử có giá trị pháp lý tương đương nhau, do các bên tự thỏa thuận.

2. Người vận chuyển là người trực tiếp hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý với hành khách.

3. Người vận chuyển thực tế là người được người vận chuyển ủy thác thực hiện toàn bộ hoặc một phần việc vận chuyển hành khách và hành lý.

4. Hành khách là người được vận chuyển trên tàu biển theo hợp đồng vận chuyển hành khách hoặc người được người vận chuyển đồng ý cho đi cùng động vật sống, phương tiện vận tải được vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa.

5. Hành lý là đồ vật hoặc phương tiện vận tải được vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hành khách bằng đường biển, trừ các trường hợp sau đây:

a) Đồ vật và phương tiện vận tải được vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa;

b) Động vật sống.

6. Hành lý xách tay là hành lý mà hành khách giữ trong phòng mình hoặc thuộc sự giám sát, bảo quản, kiểm soát của mình.

Điều 73. Chứng từ vận chuyển hành khách và hành lý

1. Chứng từ vận chuyển hành khách và hành lý bao gồm:

a) Vé đi tàu là bằng chứng về việc giao kết hợp đồng vận chuyển hành khách;

b) Giấy nhận hành lý là bằng chứng về việc hành lý của hành khách đã được gửi.

2. Người vận chuyển có quyền thay thế vé bằng chứng từ tương đương, nếu hành khách được vận chuyển trên tàu biển không phải là tàu chở khách chuyên dụng.

3. Người vận chuyển quy định việc miễn, giảm giá vé, ưu tiên mua và hoàn trả vé hành khách và giá dịch vụ vận chuyển hành lý.

Điều 74. Quá trình vận chuyển hành khách và hành lý

1. Quá trình vận chuyển hành khách bằng đường biển bắt đầu từ khi hành khách lên tàu biển và chấm dứt khi hành khách rời tàu, bao gồm cả việc vận chuyển hành khách từ đất liền ra tàu và ngược lại, nếu những chi phí vận chuyển đó đã được tính trong tiền vé đi tàu.

2. Quá trình vận chuyển hành lý xách tay của hành khách thực hiện theo quy định tại khoản 1 Điều này. Quá trình vận chuyển hành lý, trừ hành lý xách tay bắt đầu từ khi người vận chuyển, người làm công, đại lý của người vận chuyển nhận hành lý tại cảng nhận khách và chấm dứt khi trả hành lý cho hành khách tại cảng trả khách.

Điều 75. Quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của các bên liên quan được quy định trong hợp đồng vận chuyển hành khách, hành lý bằng đường biển

1. Quyền và nghĩa vụ của hành khách:

a) Hành khách được hưởng mọi quyền lợi theo đúng hạng vé và không phải trả giá dịch vụ vận chuyển đối với hành lý xách tay trong phạm vi trọng lượng và chủng loại do người vận chuyển quy định;

b) Hành khách có nghĩa vụ phục tùng sự chỉ huy của thuyền trưởng, chấp hành nội quy, chỉ dẫn trên tàu và tuân theo sự hướng dẫn của sĩ quan tàu biển và thuyền viên có trách nhiệm;

c) Những thỏa thuận nhằm hạn chế quyền của hành khách hoặc miễn, giảm trách nhiệm của người vận chuyển quy định tại Mục này đều không có giá trị.

2. Quyền và nghĩa vụ của người vận chuyển:

a) Người vận chuyển có nghĩa vụ miễn cưỡng và thực hiện đầy đủ các quy định để bảo đảm cho tàu biển đủ khả năng đi biển, bao gồm cả định biên thuyền bộ, trang bị, cung ứng cần thiết kể từ lúc bắt đầu việc vận chuyển, trong suốt quá trình vận chuyển cho đến cảng trả khách;

b) Người vận chuyển có nghĩa vụ chăm sóc và bảo vệ chu đáo hành khách và hành lý của họ từ khi nhận khách lên tàu biển cho đến khi hành khách và hành lý của họ rời tàu ở cảng trả khách an toàn; chịu mọi phí tổn để đưa đón, chu cấp ăn uống và phục vụ sinh hoạt cần thiết trong trường hợp đặc biệt xảy ra ngoài dự kiến trong thời gian tàu thực hiện chuyến đi;

c) Người vận chuyển có nghĩa vụ mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người vận chuyển đối với hành khách;

d) Người vận chuyển có quyền từ chối thực hiện hợp đồng mà không phải bồi thường, nếu xảy ra một trong các trường hợp: chiến tranh hoặc những sự kiện khác làm phát sinh mối đe dọa tàu biển có thể bị bắt giữ; cảng nhận khách hoặc cảng trả khách được công bố bị phong tỏa; tàu biển bị bắt giữ, tạm giữ theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền mà không do lỗi của các bên tham gia

hợp đồng; tàu biển bị Nhà nước trưng dụng; có lệnh cấm vận chuyển hành khách rời khỏi cảng nhận khách hoặc đến cảng trả khách;

đ) Trường hợp người vận chuyển từ chối thực hiện hợp đồng vận chuyển theo quy định tại điểm d khoản này trước khi tàu biển khởi hành thì phải hoàn trả cho hành khách tiền vé và giá dịch vụ vận chuyển hành lý.

Trường hợp chuyển đi đã bắt đầu, người vận chuyển phải trả lại cho hành khách một phần tiền vé theo tỷ lệ với quãng đường vận chuyển chưa được thực hiện; đồng thời, có nghĩa vụ đưa hành khách trở lại cảng nhận khách bằng chi phí của mình hoặc đền bù cho hành khách một khoản tiền tương đương;

e) Trường hợp hành khách không có mặt tại tàu đúng thời điểm quy định, kể cả khi tàu ghé vào cảng trong thời gian thực hiện chuyến đi thì người vận chuyển có quyền không trả lại tiền vé đã thu;

g) Người vận chuyển có quyền hoãn thời gian tàu khởi hành, thay đổi tuyến đường vận chuyển, thay đổi nơi đón hoặc trả khách, nếu các điều kiện vệ sinh và dịch tễ bất lợi ở nơi khởi hành, nơi đến hoặc dọc theo tuyến đường vận chuyển cũng như những tình huống khác xảy ra ngoài khả năng kiểm soát của mình. Tùy theo yêu cầu của hành khách, người vận chuyển phải chịu chi phí đưa hành khách về cảng nhận khách hoặc đền bù cho hành khách những tổn thất thực tế hợp lý;

h) Quy định điểm g khoản này không làm hạn chế quyền của hành khách từ chối thực hiện hợp đồng vận chuyển.

3. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển:

a) Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm bồi thường đối với thiệt hại do hành khách chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe và mất mát, hư hỏng hành lý, nếu sự cố gây thiệt hại xảy ra trong quá trình vận chuyển do lỗi của người vận chuyển, người làm công, đại lý của người vận chuyển gây ra trong phạm vi công việc được giao.

Lỗi của người vận chuyển, người làm công, đại lý của người vận chuyển được coi là đương nhiên, trừ trường hợp chứng minh được rằng hành khách chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe và mất mát, hư hỏng hành lý xấp xỉ xảy ra do sự cố đâm va, chìm đắm, phá hủy, mắc cạn, nổ, cháy, khuyết tật hoặc khuyết tật ẩn tàng của tàu biển.

Lỗi của người vận chuyển, người làm công, đại lý của người vận chuyển được coi là đương nhiên, trừ trường hợp chứng minh được rằng mất mát, hư hỏng các loại hành lý khác không phụ thuộc nguyên nhân gây ra mất mát, hư hỏng đó.

Trong các trường hợp khác, trách nhiệm chứng minh lỗi thuộc về người khiếu nại.

b) Trách nhiệm chứng minh thiệt hại và mức độ tổn thất, thiệt hại xảy ra do sự cố đâm va, chìm đắm, phá hủy, mắc cạn, nổ, cháy hoặc khuyết tật của tàu biển trong quá trình vận chuyển thuộc về người khiếu nại.

4. Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển hành khách và hành lý:

a) Trách nhiệm của người vận chuyển trong trường hợp một hành khách chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe không vượt quá 46.666 đơn vị tính toán cho một hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý, với tổng mức đền bù không quá 25.000.000 đơn vị tính toán; đối với những trường hợp mà Tòa án quyết định việc thanh toán được thực hiện dưới hình thức định kỳ thì tổng số tiền bồi thường đó cũng không quá giới hạn quy định tại khoản này;

b) Trách nhiệm của người vận chuyển đối với mất mát, hư hỏng hành lý xách tay không quá 833 đơn vị tính toán cho một hành khách trong một hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý;

c) Trách nhiệm của người vận chuyển đối với mất mát, hư hỏng phương tiện vận tải bao gồm tất cả hành lý chở trên phương tiện đó không quá 3.333 đơn vị tính toán cho một phương tiện trong một hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý;

d) Trách nhiệm của người vận chuyển đối với mất mát, hư hỏng hành lý không phải là hành lý quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều này không quá 1.200 đơn vị tính toán cho một hành khách trong một hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý;

đ) Người vận chuyển và hành khách có thể thỏa thuận giảm trách nhiệm của người vận chuyển một khoản khấu trừ không quá 117 đơn vị tính toán trong trường hợp hư hỏng một phương tiện vận tải và không quá 13 đơn vị tính toán cho một hành khách trong trường hợp mất mát, hư hỏng đối với hành lý khác.

5. Mất quyền giới hạn trách nhiệm:

a) Người vận chuyển mất quyền giới hạn trách nhiệm quy định tại điểm a khoản 4 Điều này, nếu tổn thất xảy ra được chứng minh là hậu quả của việc người vận chuyển đã có hành vi cố ý gây ra tổn thất đó hoặc cấu thả và biết rằng tổn thất có thể xảy ra;

b) Các quy định tại điểm a khoản này được áp dụng tương tự với người làm công, đại lý của người vận chuyển.

6. Ngoài các quy định tại khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4, khoản 5 Điều này, quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển hành khách, hành lý bằng đường biển được thực hiện theo quy định của pháp luật.

Mục 4 **HỢP ĐỒNG THUÊ TÀU BIỂN**

Điều 76. Hợp đồng thuê tàu biển

1. Hợp đồng thuê tàu là hợp đồng được giao kết giữa chủ tàu và người thuê tàu, theo đó chủ tàu giao quyền sử dụng tàu biển của mình cho người thuê tàu trong một thời hạn nhất định với mục đích cụ thể được thỏa thuận trong hợp đồng và nhận tiền thuê tàu do người thuê tàu trả. Hợp đồng thuê tàu biển được thực

hiện bằng văn bản hoặc hình thức điện tử có giá trị pháp lý tương đương nhau, do hai bên tự thỏa thuận.

2. Hợp đồng thuê tàu bao gồm hai hình thức: hợp đồng thuê tàu định hạn hoặc hợp đồng thuê tàu trần.

a) Hợp đồng thuê tàu định hạn là hợp đồng thuê tàu, theo đó chủ tàu cung cấp một tàu cụ thể cùng với thuyền bộ cho người thuê tàu.

Hợp đồng thuê tàu định hạn chuyên (trip charter) là hợp đồng thuê tàu, theo đó chủ tàu cung cấp một tàu cụ thể cùng với thuyền bộ cho người thuê tàu để thực hiện một hoặc một số chuyến đi xác định;

b) Hợp đồng thuê tàu trần là hợp đồng thuê tàu, theo đó chủ tàu cung cấp cho người thuê tàu một tàu cụ thể không bao gồm thuyền bộ.

3. Các quy định liên quan đến quyền và nghĩa vụ của chủ tàu và người thuê tàu quy định tại Bộ luật này chỉ áp dụng khi chủ tàu và người thuê tàu không có thỏa thuận khác.

Điều 77. Cho thuê lại tàu biển

1. Trường hợp có thỏa thuận trong hợp đồng thì người thuê tàu có thể cho người thứ ba thuê lại tàu nhưng vẫn có nghĩa vụ thực hiện hợp đồng đã giao kết với chủ tàu.

2. Các quyền và nghĩa vụ của chủ tàu cũng được áp dụng đối với người cho thuê lại tàu.

3. Người cho thuê lại tàu thuyền có các quyền và nghĩa vụ của chủ tàu đối với người thuê lại, tương ứng với quyền mà người cho thuê lại được phép chuyển giao theo hợp đồng thuê tàu thuyền gốc.

4. Trường hợp hợp đồng thuê tàu gốc chấm dứt trước thời hạn, người thuê tàu có trách nhiệm thông báo ngay cho người thuê lại và chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại phát sinh cho người thuê lại do việc chấm dứt đó, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận khác hoặc hợp đồng thuê tàu gốc chấm dứt do sự kiện bất khả kháng.

Điều 78. Quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan trong hợp đồng thuê tàu định hạn

1. Nghĩa vụ của chủ tàu trong thuê tàu định hạn:

a) Chủ tàu có nghĩa vụ giao tàu biển cho người thuê tàu đúng địa điểm, thời điểm với trạng thái an toàn kỹ thuật cần thiết, có đủ dự trữ phù hợp với mục đích sử dụng đã thỏa thuận trong hợp đồng và duy trì như vậy trong suốt thời gian thuê tàu;

b) Chủ tàu có nghĩa vụ cung cấp thuyền bộ có năng lực phù hợp với mục đích sử dụng tàu đã thỏa thuận trong hợp đồng, trả lương và bảo đảm các quyền lợi hợp pháp khác cho thuyền viên trong thời gian thuê tàu.

2. Quyền của người thuê tàu định hạn:

a) Người thuê tàu có toàn quyền sử dụng các khu vực chuyên dùng ở trên tàu để vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý;

b) Người thuê tàu không có quyền sử dụng khu vực khác ở trên tàu để vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý, trừ trường hợp được chủ tàu đồng ý.

3. Nghĩa vụ của người thuê tàu định hạn:

a) Người thuê tàu có nghĩa vụ sử dụng tàu đúng mục đích đã thỏa thuận trong hợp đồng và phải quan tâm thích đáng các quyền lợi của chủ tàu;

b) Người thuê tàu có nghĩa vụ bảo đảm tàu chỉ được sử dụng để vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý hợp pháp;

c) Sau khi hết hạn cho thuê tàu, người thuê tàu có nghĩa vụ trả tàu cho chủ tàu đúng địa điểm, thời điểm và trạng thái kỹ thuật đã thỏa thuận trong hợp đồng, trừ những hao mòn tự nhiên của tàu.

4. Ngoài các quy định tại khoản 1, khoản 2, khoản 3 của Điều này, quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan trong hợp đồng thuê tàu định hạn thực hiện theo quy định pháp luật.

5. Các quy định liên quan đến quyền và nghĩa vụ của chủ tàu và người thuê tàu quy định tại Bộ luật này chỉ áp dụng khi chủ tàu và người thuê tàu không có thỏa thuận khác.

Điều 79. Quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan trong hợp đồng thuê tàu trần

1. Nghĩa vụ của chủ tàu trong thuê tàu trần:

a) Chủ tàu phải miễn cản trong việc thực hiện nghĩa vụ của mình để giao tàu đủ khả năng đi biển và các giấy tờ của tàu cho người thuê tàu trần tại địa điểm và thời gian được thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu;

b) Trong thời gian cho thuê tàu trần, chủ tàu không được thế chấp tàu nếu không có sự đồng ý bằng văn bản của người thuê tàu; trường hợp chủ tàu làm trái với quy định này thì phải bồi thường thiệt hại gây ra cho người thuê tàu;

c) Trường hợp tàu bị bắt giữ vì các tranh chấp liên quan đến quyền sở hữu hoặc các khoản nợ của chủ tàu, chủ tàu phải bảo đảm lợi ích của người thuê tàu không bị ảnh hưởng và phải bồi thường thiệt hại gây ra cho người thuê tàu.

2. Nghĩa vụ của người thuê tàu trần:

a) Người thuê tàu có nghĩa vụ bảo dưỡng tàu và các trang thiết bị của tàu trong thời gian thuê tàu trần;

b) Người thuê tàu có nghĩa vụ sửa chữa các hư hỏng của tàu trong thời gian thuê tàu và phải thông báo cho chủ tàu biết. Chủ tàu chịu trách nhiệm trả tiền sửa chữa, nếu các tổn thất phát sinh ngoài phạm vi trách nhiệm của người thuê tàu;

c) Trong thời gian thuê tàu trần, người thuê tàu phải chịu chi phí bảo hiểm cho tàu với giá trị và cách thức đã được thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu;

d) Trong thời gian thuê tàu trần, nếu việc sử dụng, khai thác tàu của người thuê tàu gây ra thiệt hại cho chủ tàu thì người thuê tàu có nghĩa vụ khắc phục hoặc bồi thường thiệt hại đó.

3. Thanh toán tiền thuê tàu trần:

Người thuê tàu trần phải trả tiền thuê tàu theo thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu. Trường hợp tàu bị tổn thất toàn bộ hoặc mất tích, việc thanh toán tiền thuê tàu chấm dứt từ ngày tàu bị tổn thất toàn bộ hoặc từ ngày nhận được thông tin cuối cùng về tàu. Tiền thuê tàu trả trước phải được trả lại tương ứng với thời gian chưa sử dụng tàu.

4. Thuê mua tàu:

a) Khi hợp đồng thuê tàu trần có điều khoản về thuê mua tàu, quyền sở hữu tàu theo hợp đồng thuê tàu trần được chuyển cho người thuê tàu theo thỏa thuận trong hợp đồng;

b) Người cho thuê mua tàu, người cho thuê tài chính tàu biển chỉ giữ bản sao Giấy chứng nhận đăng ký của tàu biển đó.

5. Các quy định liên quan đến quyền và nghĩa vụ của chủ tàu và người thuê tàu quy định tại Bộ luật này chỉ áp dụng khi chủ tàu và người thuê tàu không có thỏa thuận khác.

Mục 5 **VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

Điều 80. Vận tải hàng hóa đường thủy nội địa

1. Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa gồm:

a) Vận tải hàng hóa kinh doanh là việc vận tải hàng hóa trên đường thủy nội địa có thu giá dịch vụ;

b) Vận tải hàng hóa không kinh doanh là việc tổ chức, cá nhân sử dụng tàu thuyền của mình để vận tải sản phẩm, hàng hóa do tổ chức, cá nhân đó sản xuất hoặc trang thiết bị, dụng cụ, nguyên vật liệu, nhiên liệu để phục vụ quá trình sản xuất, tiêu thụ sản phẩm hoặc dịch vụ của tổ chức, cá nhân đó nhưng không thu giá dịch vụ.

2. Hợp đồng vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa:

a) Hợp đồng vận tải hàng hóa là sự thỏa thuận giữa người kinh doanh vận tải và người thuê vận tải, trong đó xác định quan hệ về quyền và nghĩa vụ của hai bên. Hợp đồng vận tải hàng hóa được thực hiện bằng văn bản hoặc hình thức điện tử có giá trị pháp lý tương đương nhau, do hai bên tự thỏa thuận;

b) Hợp đồng vận tải bằng tàu thuyền được lập theo quy định của Bộ luật này và pháp luật về dân sự, pháp luật về giao dịch điện tử;

c) Giấy gửi hàng hóa là bộ phận của hợp đồng vận tải do người thuê vận tải lập và gửi cho người kinh doanh vận tải trước khi giao hàng hóa. Giấy gửi hàng hóa có thể lập cho cả khối lượng hàng hóa thuê vận tải hoặc theo từng chuyến do hai bên thỏa thuận trong hợp đồng.

Giấy gửi hàng hóa phải ghi rõ loại hàng hóa; ký hiệu, mã hiệu hàng hóa; số lượng, trọng lượng hàng hóa; nơi giao hàng hóa, nơi nhận hàng hóa; tên và địa chỉ của người gửi hàng; tên và địa chỉ của người nhận hàng; những yêu cầu khi xếp, dỡ, vận tải hàng hóa.

3. Giấy vận chuyển là chứng từ giao nhận hàng hóa giữa người kinh doanh vận tải và người thuê vận tải, là chứng cứ để giải quyết tranh chấp.

a) Giấy vận chuyển do người kinh doanh vận tải lập sau khi hàng hóa đã xếp lên tàu thuyền và phải có chữ ký của người thuê vận tải hoặc người được người thuê vận tải ủy quyền;

b) Giấy vận chuyển phải ghi rõ loại hàng hóa; ký hiệu, mã hiệu hàng hóa; số lượng, trọng lượng hàng hóa; nơi giao hàng hóa, nơi nhận hàng hóa; tên và địa chỉ của người gửi hàng, tên và địa chỉ của người nhận hàng; cước phí vận tải và các chi phí phát sinh; các chi tiết khác mà người kinh doanh vận tải và người thuê vận tải thỏa thuận ghi vào giấy vận chuyển; xác nhận của người kinh doanh vận tải về tình trạng hàng hóa nhận vận tải.

Điều 81. Vận tải hành khách, hành lý bằng đường thủy nội địa

1. Vận tải hành khách, hành lý bằng đường thủy nội địa gồm:

a) Vận tải hành khách, hành lý theo tuyến cố định là loại hình vận tải có xác định nơi đi, nơi đến với lịch trình, hành trình xác định;

b) Vận tải hành khách, hành lý công cộng là loại hình vận tải có xác định điểm đầu, điểm cuối và các điểm đón, trả khách với lịch trình, hành trình xác định; bao gồm tuyến vận tải hành khách, hành lý công cộng nội tỉnh và liên tỉnh;

c) Vận tải hành khách, hành lý theo hợp đồng là loại hình vận tải giữa người kinh doanh vận tải với người thuê vận tải;

d) Vận tải hành khách ngang sông là loại hình vận tải từ bờ bên này sang bờ bên kia, trừ vận tải bằng phà;

đ) Vận tải hành khách không kinh doanh là việc tổ chức, cá nhân sử dụng tàu thuyền của mình để vận tải người, hành lý của tổ chức, cá nhân đó nhưng không thu giá dịch vụ vận tải.

2. Hợp đồng vận tải hành khách là sự thỏa thuận giữa người kinh doanh vận tải và người thuê vận tải, trong đó xác định quan hệ về nghĩa vụ và quyền lợi của các bên. Hợp đồng vận tải hành khách, hành lý được thực hiện bằng văn bản hoặc hình thức điện tử có giá trị pháp lý tương đương nhau, do hai bên tự thỏa thuận.

3. Vé hành khách là bằng chứng của việc giao kết hợp đồng vận tải hành khách.

Điều 82. Hợp đồng thuê tàu sông

1. Hợp đồng thuê tàu sông được thực hiện thông qua hợp đồng bằng văn bản giấy hoặc hợp đồng điện tử giữa chủ tàu sông và người thuê tàu sông.

2. Các loại hợp đồng thuê tàu sông gồm:

- a) Hợp đồng thuê tàu sông không bao gồm thuyền viên;
- b) Hợp đồng thuê tàu sông và thuyền viên.

Điều 83. Quyền, nghĩa vụ của các bên phải được quy định trong hợp đồng thuê tàu sông

1. Quyền và nghĩa vụ của chủ tàu sông được quy định như sau:

a) Bảo đảm tàu sông đang trong trạng thái an toàn, bảo đảm điều kiện, tiêu chuẩn theo quy định của pháp luật khi giao tàu sông cho người thuê tàu sông;

b) Trong trường hợp cho thuê tàu sông và thuyền viên trên tàu sông phải bảo đảm điều kiện, tiêu chuẩn làm việc của thuyền viên trên tàu sông; trả tiền lương, tiền công cho thuyền viên và chế độ khác theo quy định của pháp luật.

2. Quyền và nghĩa vụ của người thuê tàu sông được quy định như sau:

a) Sử dụng tàu sông, thuyền viên theo điều khoản trong hợp đồng và quy định của pháp luật;

b) Bảo đảm điều kiện, tiêu chuẩn làm việc của thuyền viên trên phương tiện; trả tiền lương, tiền công cho thuyền viên và chế độ khác theo quy định của pháp luật trong trường hợp quy định tại điểm a khoản này;

c) Không cho người khác thuê lại phương tiện, thuyền viên trên phương tiện thuê, trừ trường hợp được chủ phương tiện đồng ý bằng văn bản; không được sử dụng phương tiện thuê làm tài sản thế chấp;

d) Chịu trách nhiệm về bảo đảm an toàn và bảo vệ môi trường trong quá trình sử dụng phương tiện; trường hợp phát hiện tình trạng mất an toàn và gây ô nhiễm môi trường của phương tiện thì phải tạm dừng khai thác và thông báo ngay cho chủ phương tiện biết để có biện pháp khắc phục.

3. Các quy định liên quan đến quyền và nghĩa vụ của chủ tàu và người thuê tàu quy định tại Bộ luật này chỉ áp dụng khi chủ tàu và người thuê tàu không có thỏa thuận khác.

Điều 84. Quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hóa

1. Trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hóa

a) Tổ chức khám sức khỏe cho người lái phương tiện kinh doanh vận tải hàng hóa và sử dụng người lái phương tiện bảo đảm đủ sức khỏe theo quy định của pháp luật;

b) Công bố tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải;

c) Chịu trách nhiệm hoặc liên đới chịu trách nhiệm về hậu quả mà người lao động, người đại diện của người kinh doanh vận tải hàng hóa gây ra do thực hiện yêu cầu của người kinh doanh vận tải hàng hóa trái quy định của pháp luật;

d) Chịu trách nhiệm hoặc liên đới chịu trách nhiệm về hành vi vi phạm của người lao động, người đại diện của người kinh doanh vận tải hàng hóa gây ra theo quy định của pháp luật.

đ) Bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật.

2. Quyền của người kinh doanh vận tải hàng hóa:

a) Thu tiền cước và chi phí phát sinh; yêu cầu người thuê vận tải bồi thường thiệt hại do vi phạm thỏa thuận trong hợp đồng;

b) Từ chối vận tải nếu người thuê vận tải không giao hàng hóa theo thỏa thuận trong hợp đồng;

c) Yêu cầu giám định hàng hóa khi cần thiết;

d) Lưu giữ hàng hóa trong trường hợp người thuê vận tải không thanh toán đủ tiền cước và chi phí phát sinh theo thỏa thuận trong hợp đồng.

3. Nghĩa vụ của người kinh doanh vận tải hàng hóa:

a) Không được đề tổ chức, cá nhân không đủ điều kiện kinh doanh vận tải hàng hóa thay mình thực hiện điều hành tàu thuyền và điều khiển tàu thuyền hoặc quyết định giá cước để vận tải hàng hóa;

b) Không được sử dụng người không có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn hoặc có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn nhưng không phù hợp với loại tàu thuyền, người có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, người đang bị tước hoặc bị thu hồi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn để điều khiển tàu thuyền vận tải hàng hóa;

c) Cung cấp tàu thuyền đúng loại, thời gian, địa điểm và giao hàng hóa cho người nhận hàng theo thỏa thuận trong hợp đồng; cấp Giấy vận tải cho người lái phương tiện trước khi thực hiện vận tải;

d) Chấp hành sự kiểm tra, quyết định xử lý hành vi vi phạm theo quy định của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền.

Điều 85. Quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hành khách

1. Trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hành khách

a) Tổ chức khám sức khỏe cho người lái phương tiện kinh doanh vận tải hành khách và sử dụng người lái phương tiện bảo đảm đủ sức khỏe theo quy định của pháp luật;

b) Công bố tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải;

c) Chịu trách nhiệm hoặc liên đới chịu trách nhiệm về hậu quả mà người lao động, người đại diện của người kinh doanh vận tải hành khách gây ra do thực hiện yêu cầu của người kinh doanh vận tải hành khách trái quy định của pháp luật;

d) Chịu trách nhiệm hoặc liên đới chịu trách nhiệm về hành vi vi phạm của người lao động, người đại diện của người kinh doanh vận tải hành khách gây ra theo quy định của pháp luật;

đ) Bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật.

2. Quyền của người kinh doanh vận tải hành khách:

a) Thu tiền vận tải;

b) Từ chối vận tải hành khách có hành vi gây rối trật tự công cộng trên tàu thuyền, cản trở hoạt động của người kinh doanh vận tải hành khách, ảnh hưởng đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác, gian lận vé;

c) Quyết định các chính sách ưu đãi để phục vụ khách hàng và mở rộng thị trường kinh doanh.

3. Nghĩa vụ của người kinh doanh vận tải hành khách:

a) Giao vé hành khách, chứng từ thu cước phí vận tải hành lý, bao gửi cho hành khách đã trả đủ cước phí vận tải;

b) Bảo đảm điều kiện sinh hoạt tối thiểu cho hành khách trong trường hợp vận tải bị gián đoạn do tai nạn hoặc do nguyên nhân bất khả kháng;

c) Mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự theo quy định; phí bảo hiểm được tính vào giá vé, giá trị hợp đồng vận tải;

d) Thực hiện việc miễn giảm giá vé đối với người cao tuổi, người khuyết tật và các đối tượng chính sách khác theo quy định của pháp luật;

đ) Không được để tổ chức, cá nhân không đủ điều kiện kinh doanh vận tải hành khách thực hiện điều hành tàu thuyền và điều khiển tàu thuyền hoặc quyết định giá cước để vận tải hành khách;

e) Không được sử dụng người không có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn hoặc có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn nhưng không phù hợp với loại tàu thuyền, người đang bị tước hoặc bị thu hồi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn để điều khiển tàu thuyền vận tải hành khách;

g) Chấp hành sự kiểm tra, quyết định xử lý hành vi vi phạm theo quy định của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền.

Điều 86. Quyền và nghĩa vụ của hành khách, người thuê vận tải, người nhận hàng

1. Hành khách có các quyền sau đây:

a) Được vận tải theo đúng vé, đúng loại tàu thuyền, hợp đồng vận tải, cam kết của người kinh doanh vận tải về chất lượng vận tải;

b) Được nhận vé hoặc chứng từ thay vé; được từ chối chuyển đi trước khi tàu thuyền khởi hành và được trả lại tiền vé theo quy định;

c) Được miễn, giảm giá vé, cước phí hành lý mang theo theo quy định của pháp luật;

d) Được thanh toán chi phí phát sinh, bồi thường thiệt hại trong trường hợp người kinh doanh vận tải không vận chuyển đúng thời hạn, địa điểm đã thỏa thuận trong hợp đồng.

2. Hành khách có các nghĩa vụ sau đây:

a) Thanh toán tiền cước chuyển đi theo giá vé niêm yết hoặc theo thỏa thuận với người kinh doanh vận tải;

b) Chấp hành quy định về vận tải; thực hiện đúng hướng dẫn của người lái phương tiện, nhân viên phục vụ trên tàu thuyền;

c) Không mang theo hàng hóa cấm lưu thông, hàng hóa nguy hiểm, động vật hoang dã; hàng có mùi hôi thối hoặc động vật, hàng hóa khác có ảnh hưởng đến sức khỏe của hành khách, môi trường;

d) Xuất trình giấy tờ chứng minh thuộc đối tượng được miễn, giảm giá vé với tổ chức, cá nhân cung cấp dịch vụ vận tải theo quy định của pháp luật;

đ) Thực hiện phòng, chống dịch bệnh theo quy định của pháp luật;

e) Khai đúng tên, địa chỉ của mình và trẻ em đi kèm khi người kinh doanh vận tải lập danh sách hành khách.

3. Người thuê vận tải hàng hóa có quyền sau đây:

a) Từ chối xếp hàng hóa lên tàu thuyền khi tàu thuyền đó không đúng thỏa thuận;

b) Yêu cầu người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng tàu thuyền giao hàng hóa đúng thời gian, địa điểm và nội dung khác theo thỏa thuận;

c) Yêu cầu người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng tàu thuyền bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật.

4. Người thuê vận tải hàng hóa có nghĩa vụ sau đây:

a) Có đầy đủ giấy tờ hợp pháp về hàng hóa và cung cấp cho người kinh doanh vận tải trước khi thực hiện vận chuyển; đóng gói hàng hóa đúng quy cách, ghi ký hiệu, mã hiệu hàng hóa đầy đủ, rõ ràng; giao hàng hóa cho người kinh doanh vận tải đúng thời gian, địa điểm và nội dung khác theo thỏa thuận;

b) Không được yêu cầu hoặc xếp hàng hóa vượt quá khối lượng hàng hóa chuyên chở cho phép tham gia giao thông, không vượt quá tải trọng, chiều cao tĩnh không, khoang thông thuyền theo quy định hoặc quá kích thước giới hạn cho phép xếp hàng của tàu thuyền, trừ trường hợp có giấy phép lưu hành theo quy định của pháp luật;

c) Thanh toán đủ tiền cước và chi phí phát sinh cho người kinh doanh vận tải hàng hóa;

d) Cử người áp tải hàng hóa trong quá trình vận tải đối với loại hàng hóa bắt buộc phải có người áp tải.

5. Người nhận hàng có quyền:

a) Nhận và kiểm tra hàng hóa nhận được theo Giấy vận tải;

b) Yêu cầu người kinh doanh vận tải thanh toán chi phí phát sinh do giao hàng hóa chậm;

c) Yêu cầu hoặc thông báo cho người thuê vận tải yêu cầu người kinh doanh vận tải bồi thường thiệt hại do mất mát, hư hỏng hàng hóa;

d) Yêu cầu giám định hàng hóa khi cần thiết.

6. Người nhận hàng có nghĩa vụ:

a) Đến nhận hàng hóa đúng thời gian, địa điểm đã thỏa thuận; xuất trình Giấy vận tải và giấy tờ tùy thân cho người kinh doanh vận tải trước khi nhận hàng hóa;

b) Thanh toán chi phí phát sinh do việc nhận hàng hóa chậm;

c) Thông báo cho người kinh doanh vận tải về mất mát, hư hỏng hàng hóa ngay khi nhận hàng hóa hoặc chậm nhất là ba ngày, kể từ ngày nhận hàng hóa nếu không thể phát hiện thiệt hại từ bên ngoài.

Điều 87. Quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của thuyền trưởng

1. Trách nhiệm của thuyền trưởng:

a) Neo đậu tàu thuyền tại nơi do cơ quan có thẩm quyền sắp xếp;

b) Tuân thủ nội quy cảng, bến, khu neo đậu và các quy định về phòng chống thiên tai, phòng chống cháy, nổ, sự cố môi trường; chấp hành lệnh điều động của Cảng vụ hoặc cơ quan, tổ chức có thẩm quyền trong các trường hợp khẩn cấp;

c) Phân công người trực ca đề duy trì hoạt động của động cơ, thiết bị an toàn; thiết bị thông tin liên lạc; động cơ chính của tàu thuyền luôn ở trạng thái sẵn sàng hoạt động để xử lý kịp thời sự cố mất an toàn;

d) Trường hợp phát hiện trên tàu thuyền có người, động vật mắc bệnh truyền nhiễm hoặc thực vật có khả năng gây bệnh phải báo ngay cho Cảng vụ hoặc chính quyền địa phương nơi có cảng, bến, khu neo đậu, cơ quan chức năng có liên quan và đưa tàu thuyền neo đậu tại khu vực riêng để có biện pháp xử lý;

đ) Trong quá trình xếp, dỡ hàng hóa hoặc đón trả hành khách phải kiểm tra, chuẩn bị các điều kiện cần thiết bảo đảm an toàn lao động, nếu phát hiện dấu hiệu không an toàn, phải dừng ngay việc xếp, dỡ hàng hóa hoặc đón trả hành khách để có biện pháp khắc phục. Không xếp hàng hóa vượt quá kích thước của tàu thuyền, quá vạch dấu mớn nước an toàn, không nhận hành khách quá số lượng theo quy định;

e) Chỉ được cho tàu thuyền rời cảng, bến, khu neo đậu khi tàu thuyền bảo đảm ổn định, điều kiện thời tiết, khí hậu thuận lợi. Thuyền trưởng phải chịu trách nhiệm về sự an toàn, an ninh của hành khách, tàu thuyền, tàu biển, thủy phi cơ, tàu thuyền nước ngoài khi rời cảng, bến, khu neo đậu;

g) Không cản trở hoặc gây khó khăn cho người thi hành công vụ, thuyền viên của tàu thuyền khác đi qua tàu thuyền mình;

h) Khi tàu thuyền bị trôi dạt hoặc bị thay đổi nơi neo đậu do các nguyên nhân khách quan, phải tiến hành ngay các biện pháp bảo đảm an toàn và báo cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến, khu neo đậu biết;

i) Thuyền trưởng, thuyền viên có trách nhiệm bắt buộc cứu người;

k) Khi phát hiện tai nạn hoặc nguy cơ xảy ra tai nạn phải lập tức phát tín hiệu cấp cứu theo quy định và tiến hành ngay các biện pháp cứu người, tài sản, đồng thời thông báo cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hoặc Công an, Ủy ban nhân dân cấp xã nơi gần nhất để có biện pháp xử lý kịp thời;

l) Chấp hành sự điều động của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến, khu neo đậu, Công an, chính quyền địa phương đưa tàu thuyền, thiết bị, dụng cụ tham gia tìm kiếm, cứu nạn;

m) Trường hợp tàu thuyền bị chìm đắm, sau khi cứu người, tài sản phải tổ chức cảnh báo và báo cáo ngay cho chủ tàu để tiến hành trục vớt. Việc xử lý tàu thuyền, tài sản chìm đắm tại khu nước cảng, bến, khu neo đậu áp dụng theo quy định về xử lý tài sản chìm đắm;

n) Thuyền trưởng tàu thuyền nước ngoài phải treo quốc kỳ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ở đỉnh cột cao nhất; trường hợp cần treo cờ lễ, cờ tang, kéo còi trong các dịp nghi lễ của nước mình, phải thông báo trước cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến, khu neo đậu;

o) Duy trì hoạt động của hệ thống tự động thu, phát tín hiệu vô tuyến VHF trên tàu thuyền theo quy định.

2. Quyền và nghĩa vụ của thuyền trưởng kinh doanh vận tải hành khách:

a) Từ chối vận tải hành khách có một trong các hành vi: gây rối trật tự công cộng trên tàu thuyền; cản trở công việc của thuyền trưởng, nhân viên phục vụ trên tàu thuyền; gây ảnh hưởng đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác trên tàu thuyền; gian lận vé;

b) Từ chối điều khiển tàu thuyền khi phát hiện tàu thuyền không bảo đảm các điều kiện về an toàn theo quy định của pháp luật về hàng hải, đường thủy nội địa;

c) Không được từ chối vận tải hành khách, trừ lý do quy định tại điểm a khoản này; không được gây khó khăn đối với hành khách là người cao tuổi, người khuyết tật, trẻ em, phụ nữ mang thai; không được chuyển hành khách sang tàu thuyền khác khi chưa được sự đồng ý của hành khách, trừ trường hợp bất khả kháng;

d) Thu tiền đúng giá vé niêm yết hoặc theo hợp đồng vận tải;

đ) Có thái độ, lời nói, hành vi văn minh, lịch sự; hướng dẫn hành khách ngồi đúng nơi quy định, bố trí chỗ ngồi ưu tiên cho người cao tuổi, người khuyết tật, trẻ em và phụ nữ mang thai;

e) Thực hiện quy định của pháp luật về hàng hải, đường thủy nội địa và quy định khác của pháp luật có liên quan.

3. Quyền và nghĩa vụ của thuyền trưởng kinh doanh vận tải hàng hóa:

a) Từ chối điều khiển tàu thuyền khi phát hiện tàu thuyền không bảo đảm các điều kiện về an toàn theo quy định của pháp luật về hàng hải, đường thủy nội địa; tàu thuyền không có hệ thống tự động thu, phát tín hiệu vô tuyến VHF theo quy định hoặc có nhưng không hoạt động; tàu thuyền xếp hàng hóa vượt quá khối lượng hàng hóa chuyên chở cho phép tham gia giao thông hàng hải, đường thủy nội địa, vượt quá tải trọng, chiều cao tĩnh không, khoang thông thuyền theo quy định hoặc quá kích thước giới hạn cho phép xếp hàng của tàu thuyền, trừ trường hợp có giấy phép lưu hành theo quy định của pháp luật; hàng hóa cấm lưu thông theo quy định của pháp luật; không có Giấy vận tải;

b) Trước khi thực hiện vận tải hàng hóa, thuyền trưởng yêu cầu người chịu trách nhiệm xếp hàng hóa lên tàu thuyền ký xác nhận việc xếp hàng vào Giấy vận tải; từ chối vận tải trong trường hợp xếp hàng trên tàu thuyền không đúng quy định của pháp luật;

c) Thực hiện quy định của pháp luật về hàng hải, đường thủy nội địa và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Mục 6 **VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC**

Điều 88. Vận tải đa phương thức

1. Vận tải đa phương thức

a) Vận tải đa phương thức: là việc vận tải hàng hóa từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng bằng ít nhất 02 phương thức vận tải, trong đó có ít nhất một phương thức vận tải bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa trên cơ sở hợp đồng vận tải đa phương thức.

b) Nguyên tắc phát triển vận tải đa phương thức theo hướng ưu tiên vận tải biển và vận tải đường thủy nội địa làm chủ đạo nhằm nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics, giảm chi phí vận tải và bảo đảm phát triển bền vững.

2. Hợp đồng vận tải đa phương thức là hợp đồng được giao kết giữa người gửi hàng và người kinh doanh vận tải đa phương thức, theo đó người kinh doanh vận tải đa phương thức đảm nhiệm vận chuyển hàng hóa để thu giá dịch vụ vận chuyển cho toàn bộ quá trình vận chuyển.

3. Người kinh doanh vận tải đa phương thức là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận tải đa phương thức với người gửi hàng.

4. Người gửi hàng là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận tải đa phương thức với người kinh doanh vận tải đa phương thức.

5. Chứng từ vận tải đa phương thức là bằng chứng của hợp đồng vận tải đa phương thức, xác nhận việc người kinh doanh vận tải đa phương thức nhận hàng để vận chuyển và cam kết trả hàng theo đúng thỏa thuận của hợp đồng. Chứng từ vận tải đa phương thức được ký kết theo hình thức bằng văn bản giấy hoặc văn bản điện tử.

Điều 89. Trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức

1. Trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức:

a) Người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa theo hợp đồng vận tải đa phương thức từ thời điểm nhận hàng cho đến khi trả hàng;

b) Người kinh doanh vận tải đa phương thức có thể ký các hợp đồng riêng với những người vận chuyển của từng phương thức vận tải, trong đó xác định trách nhiệm của từng bên tham gia đối với mỗi phương thức vận tải. Các hợp đồng riêng này không ảnh hưởng đến trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức đối với toàn bộ quá trình vận chuyển.

2. Giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức:

a) Trường hợp hàng hóa bị mất mát, hư hỏng xảy ra ở một phương thức vận tải nhất định của quá trình vận chuyển, các quy định của pháp luật tương ứng điều chỉnh phương thức vận tải đó của vận tải đa phương thức được áp dụng đối với trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức;

b) Trường hợp không thể xác định được hàng hóa bị mất mát, hư hỏng xảy ra ở phương thức vận tải nào thì người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm bồi thường theo quy định về miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển theo quy định của Bộ luật này.

Chương VII

DỊCH VỤ HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

Mục 1

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 90. Dịch vụ hàng hải và đường thủy nội địa

1. Dịch vụ hàng hải và đường thủy nội địa bao gồm:

a) Dịch vụ hỗ trợ vận tải là dịch vụ cung cấp cho hoạt động của tàu thuyền, cảng và vận tải nhằm hỗ trợ cho hoạt động quản lý, khai thác đối với tàu thuyền, hàng hóa và hành khách, bao gồm: đại lý tàu thuyền, môi giới hàng hải, hoa tiêu,

lai dắt tàu thuyền, vận chuyển, xếp dỡ, giao nhận hàng hóa và các dịch vụ khác theo quy định của pháp luật;

b) Dịch vụ sử dụng tàu lặn, thủy phi cơ, tàu thuyền phục vụ vui chơi giải trí, du lịch và các mục đích khác trong vùng biển và đường thủy nội địa Việt Nam theo quy định của Chính phủ.

2. Tàu thuyền Việt Nam được thực hiện dịch vụ quy định tại khoản 1 Điều này trong vùng biển và đường thủy nội địa Việt Nam. Tàu thuyền nước ngoài chỉ được thực hiện các dịch vụ trong vùng biển và đường thủy nội địa theo quy định của Chính phủ.

Mục 2 **ĐẠI LÝ TÀU THUYỀN**

Điều 91. Đại lý tàu thuyền

Đại lý tàu thuyền là tổ chức, cá nhân được chủ tàu thuyền hoặc người khai thác tàu thuyền ủy thác để tiến hành dịch vụ đại lý tại cảng, bến, khu neo đậu theo hợp đồng đại lý.

Điều 92. Dịch vụ đại lý tàu thuyền

1. Dịch vụ đại lý tàu thuyền là dịch vụ mà tổ chức, cá nhân nhân danh chủ tàu thuyền hoặc người khai thác tàu thuyền tiến hành các dịch vụ liên quan đến tàu thuyền đó hoạt động tại cảng, bến, khu neo đậu.

2. Dịch vụ đại lý tàu thuyền bao gồm:

- a) Việc thực hiện các thủ tục đến, rời cảng, bến, khu neo đậu;
- b) Ký kết hợp đồng vận chuyển, hợp đồng bảo hiểm, hợp đồng bốc dỡ hàng hóa, hợp đồng thuê tàu, hợp đồng thuê thuyền viên;
- c) Ký phát vận đơn hoặc chứng từ vận chuyển tương đương; cung ứng vật tư, nhiên liệu, thực phẩm, nước sinh hoạt cho tàu thuyền;
- d) Trình kháng nghị hàng hải, kháng nghị đường thủy nội địa; thông tin liên lạc với chủ tàu hoặc người khai thác tàu thuyền;
- đ) Dịch vụ liên quan đến thuyền viên; thu, chi các khoản tiền liên quan đến hoạt động khai thác tàu thuyền; giải quyết tranh chấp về hợp đồng vận chuyển hoặc về tai nạn và dịch vụ khác liên quan đến tàu thuyền.

Điều 93. Hợp đồng đại lý tàu thuyền

1. Hợp đồng đại lý tàu thuyền là hợp đồng được giao kết bằng văn bản hoặc bằng hình thức điện tử giữa người ủy thác và đại lý tàu thuyền, theo đó người ủy thác ủy thác cho đại lý tàu thuyền thực hiện các dịch vụ đại lý tàu thuyền đối với từng chuyến tàu hoặc trong một thời hạn cụ thể.

2. Trách nhiệm của đại lý tàu thuyền

a) Đại lý tàu thuyền có trách nhiệm tiến hành các hoạt động cần thiết để bảo vệ chu đáo quyền và lợi ích hợp pháp của người ủy thác; phải chấp hành các yêu cầu và chỉ dẫn của người ủy thác; nhanh chóng thông báo cho người ủy thác về các sự kiện liên quan đến công việc được ủy thác; tính toán chính xác các khoản thu, chi liên quan đến công việc được ủy thác; bảo đảm nhân viên đại lý phải được đào tạo về chuyên môn phù hợp với tính chất công việc được ủy thác.

b) Đại lý tàu thuyền có trách nhiệm bồi thường cho người ủy thác thiệt hại do lỗi của mình gây ra.

3. Trách nhiệm của người ủy thác

a) Người ủy thác có trách nhiệm hướng dẫn đại lý tàu thuyền thực hiện dịch vụ đã ủy thác khi cần thiết và phải ứng trước theo yêu cầu của đại lý tàu thuyền khoản tiền dự chi cho dịch vụ được ủy thác.

b) Trường hợp đại lý tàu thuyền có hành động vượt quá phạm vi ủy thác thì người ủy thác vẫn phải chịu trách nhiệm về hành động đó, nếu ngay sau khi nhận được thông tin này mà người ủy thác đã không thông báo cho những người liên quan biết là mình không công nhận hành động này của đại lý tàu thuyền.

Điều 94. Đại lý tàu thuyền đối với tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, thủy phi cơ và tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam

Các quy định về đại lý tàu thuyền tại Mục này được áp dụng đối với tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, thủy phi cơ và tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam.

Mục 3

HOA TIÊU HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

Điều 95. Chế độ hoa tiêu hàng hải và đường thủy nội địa

1. Việc sử dụng hoa tiêu hàng hải và đường thủy nội địa nhằm bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa và phòng ngừa ô nhiễm môi trường, góp phần bảo vệ chủ quyền, thực hiện quyền chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia.

2. Tàu thuyền Việt Nam và tàu thuyền nước ngoài khi hoạt động trong tuyến hoa tiêu bắt buộc của Việt Nam phải sử dụng hoa tiêu và trả chi phí dịch vụ hoa tiêu. Cơ quan có thẩm quyền giao tuyến hoa tiêu bắt buộc và các trường hợp được miễn sử dụng hoa tiêu.

3. Hoa tiêu dẫn tàu là công dân Việt Nam, phải có chứng chỉ chuyên môn hoa tiêu.

Điều 96. Quyền và nghĩa vụ của hoa tiêu khi dẫn tàu

1. Hoa tiêu là người cố vấn cho thuyền trưởng điều khiển tàu phù hợp với điều kiện hành hải ở khu vực dẫn tàu của hoa tiêu. Việc sử dụng hoa tiêu không miễn trách nhiệm chỉ huy tàu của thuyền trưởng.

2. Trong thời gian dẫn tàu, hoa tiêu thuộc quyền chỉ huy của thuyền trưởng tàu được dẫn.

3. Hoa tiêu có quyền từ chối dẫn tàu, đồng thời phải thông báo ngay cho Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa và tổ chức hoa tiêu liên quan khi thuyền trưởng cố ý không thực hiện chỉ dẫn hoặc khuyến cáo hợp lý của mình.

4. Hoa tiêu có nghĩa vụ thường xuyên chỉ dẫn cho thuyền trưởng biết về điều kiện hàng hải, thủy nội địa ở khu vực dẫn tàu; khuyến cáo thuyền trưởng về các hành động không phù hợp với quy định bảo đảm an toàn và quy định khác của pháp luật có liên quan.

5. Hoa tiêu có nghĩa vụ thông báo cho Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa về tình hình dẫn tàu và những thay đổi có tính chất nguy hiểm hay sự thay đổi của kết cấu hạ tầng mà mình phát hiện được trong khi dẫn tàu.

6. Hoa tiêu phải thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của mình. Việc dẫn tàu của hoa tiêu kết thúc sau khi tàu đã thả neo, cập cầu cảng, đến vị trí thỏa thuận an toàn hoặc khi có hoa tiêu khác thay thế. Hoa tiêu không được phép rời tàu, nếu không có sự đồng ý của thuyền trưởng; trường hợp cần thiết để phòng, chống bệnh truyền nhiễm hoặc khi có yêu cầu dẫn tàu thuyền loại tự động điều khiển, tàu thuyền có thể sử dụng chế độ hoa tiêu dẫn tàu từ xa.

7. Trách nhiệm của hoa tiêu dẫn tàu khi xảy ra tổn thất do lỗi dẫn tàu.

Hoa tiêu chỉ chịu trách nhiệm hành chính, hình sự theo quy định của pháp luật mà không phải chịu trách nhiệm dân sự trong trường hợp xảy ra tổn thất do lỗi dẫn tàu của hoa tiêu.

Điều 97. Quyền và nghĩa vụ của thuyền trưởng và chủ tàu khi sử dụng hoa tiêu

1. Thuyền trưởng có quyền lựa chọn hoa tiêu hoặc đình chỉ hoạt động của hoa tiêu và yêu cầu thay thế hoa tiêu khác.

2. Thuyền trưởng có nghĩa vụ thông báo chính xác cho hoa tiêu tính năng và đặc điểm riêng của tàu; bảo đảm an toàn cho hoa tiêu khi lên và rời tàu; cung cấp cho hoa tiêu các tiện nghi làm việc, phục vụ sinh hoạt trong suốt thời gian hoa tiêu dẫn tàu ở trên tàu.

3. Trường hợp xảy ra tổn thất do lỗi dẫn tàu của hoa tiêu thì chủ tàu phải chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất đó như đối với tổn thất xảy ra do lỗi của thuyền viên.

4. Trường hợp vì lý do bảo đảm an toàn, hoa tiêu không thể rời tàu sau khi kết thúc nhiệm vụ thì thuyền trưởng phải ghé vào cảng gần nhất để hoa tiêu rời

tàu. Chủ tàu hoặc người khai thác tàu có trách nhiệm thu xếp đưa hoa tiêu trở về nơi đã tiếp nhận và thanh toán chi phí liên quan.

Điều 98. Hoa tiêu đối với tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, thủy phi cơ và tàu quân sự nước ngoài

Tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, thủy phi cơ và tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam thực hiện theo các quy định của Mục này.

Mục 4 DỊCH VỤ LAI DẮT TÀU THUYỀN

Điều 99. Lai dắt tàu thuyền

1. Lai dắt tàu thuyền là việc lai, kéo, đẩy hoặc túc trực bên cạnh tàu thuyền, các phương tiện nổi khác trên biển và trong vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa.

2. Lai dắt tàu thuyền bao gồm lai dắt trên biển và lai dắt hỗ trợ trong vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa.

3. Việc sử dụng tàu lai dắt tàu thuyền thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Điều 100. Quyền chỉ huy lai dắt tàu thuyền

1. Tàu lai và tàu thuyền hoặc các phương tiện được lai dắt khác hợp thành đoàn tàu lai dắt. Đoàn tàu lai dắt được hình thành kể từ khi tàu lai và các thành viên khác của đoàn tàu lai dắt đã sẵn sàng thực hiện các tác nghiệp cần thiết theo lệnh của người chỉ huy đoàn tàu lai dắt và được giải tán khi tác nghiệp cuối cùng được thực hiện xong, các thành viên của đoàn tàu lai dắt đã rời xa nhau một khoảng cách an toàn.

2. Các bên tham gia hợp đồng lai dắt tàu thuyền thỏa thuận về người có quyền chỉ huy đoàn tàu lai dắt; nếu không có thỏa thuận thì xác định theo tập quán địa phương.

3. Quyền chỉ huy lai dắt hỗ trợ trong vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa thuộc thuyền trưởng tàu được lai. Trong trường hợp tàu được lai dắt không có thuyền trưởng hoặc đại phó trong trường hợp thuyền trưởng không trực tiếp chỉ huy thì quyền chỉ huy do người được Giám đốc Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa chỉ định.

Điều 101. Trách nhiệm bồi thường tổn thất trong lai dắt tàu thuyền

1. Chủ tàu của tàu có thuyền trưởng giữ quyền chỉ huy đoàn tàu lai dắt phải chịu trách nhiệm về các tổn thất đối với tàu, người và tài sản trên tàu của các thành viên khác trong đoàn tàu lai dắt, nếu không chứng minh được rằng các tổn thất đó xảy ra ngoài phạm vi trách nhiệm của mình.

2. Các tàu dưới quyền chỉ huy của thuyền trưởng tàu khác không được miễn, giảm trách nhiệm quan tâm đến sự an toàn chung của đoàn tàu lai dắt; chủ tàu chịu trách nhiệm về các tổn thất đối với tàu, người và tài sản trên tàu của các thành viên khác, nếu tàu của mình có lỗi gây ra tổn thất.

3. Trong quá trình thực hiện hợp đồng lai dắt tàu thuyền, nếu gây thiệt hại cho bên thứ ba thì các bên của hợp đồng phải chịu trách nhiệm bồi thường theo mức độ lỗi của mỗi bên.

Mục 5

VẬN CHUYỂN, XẾP DỠ, GIAO NHẬN HÀNG HÓA

Điều 102. Dịch vụ xếp dỡ, giao nhận hàng hóa tại cảng

1. Doanh nghiệp kinh doanh cảng có trách nhiệm công bố công khai thời gian chốt giao hàng, chốt chứng từ và các điều kiện tiếp nhận hàng hóa trước khi tàu rời cảng, phù hợp với kế hoạch khai thác tàu, năng lực khai thác của cảng, thông lệ vận tải quốc tế và quy định của pháp luật có liên quan.

2. Chủ hàng, người giao hàng hoặc người được ủy quyền có trách nhiệm hoàn thành việc giao hàng, giao chứng từ, cung cấp đầy đủ thông tin hàng hóa và thực hiện các thủ tục liên quan trước thời gian chốt giao hàng đã được công bố; chịu trách nhiệm về tính chính xác, đầy đủ của thông tin, chứng từ và tình trạng hàng hóa giao cho cảng.

3. Hàng hóa đưa vào cảng để xếp dỡ, giao nhận, bảo quản phải đáp ứng quy định về tải trọng, an toàn, bao bì, ký mã hiệu, phòng ngừa cháy nổ, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

Điều 103. Vận chuyển, xếp dỡ, giao nhận hàng hóa nguy hiểm

1. Vận chuyển hàng hoá nguy hiểm bằng đường biển và đường thủy nội địa và xếp dỡ, giao nhận hàng hoá nguy hiểm tại cảng biển, cảng thủy nội địa phải đảm bảo các yêu cầu về an toàn, an ninh, phòng chống cháy nổ và bảo vệ môi trường.

2. Hàng hóa nguy hiểm vận chuyển bằng đường biển, đường thủy nội địa và xếp dỡ tại cảng biển, cảng thủy nội địa phải phù hợp với các yêu cầu của điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

3. Nhân lực tham gia trực tiếp trong vận chuyển, xếp dỡ, bảo quản hàng hóa nguy hiểm phải được huấn luyện chuyên môn phù hợp với loại hàng hóa nguy hiểm.

Mục 6

THỜI HIỆU KHỞI KIẾN

Điều 104. Thời hiệu khởi kiện

1. Thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa là 01 năm kể từ ngày trả hàng hoặc lễ ra phải trả hàng cho người nhận hàng.

2. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng vận chuyển theo chuyến là 02 năm kể từ ngày người khởi kiện biết hoặc phải biết quyền lợi của mình bị xâm hại.

3. Thời hiệu khởi kiện đòi bồi thường tổn thất do hành khách chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe và mất mát, hư hỏng hành lý là 02 năm, được tính như sau:

a) Trường hợp hành khách bị thương thì tính từ ngày hành khách rời tàu;

b) Trường hợp hành khách chết trong thời gian vận chuyển thì tính từ ngày lễ ra hành khách rời tàu.

Trường hợp hành khách bị thương trong quá trình vận chuyển dẫn đến hậu quả hành khách đó chết sau khi rời tàu thì tính từ ngày người đó chết, nhưng không được quá 03 năm kể từ ngày rời tàu;

c) Trường hợp mất mát, hư hỏng hành lý thì tính từ ngày hành khách rời tàu hoặc ngày lễ ra hành khách rời tàu, tùy thuộc vào thời điểm nào muộn hơn;

d) Mặc dù có việc tạm đình chỉ hoặc gián đoạn thời hiệu khởi kiện đòi bồi thường quy định tại khoản 1 Điều này thì thời hiệu khởi kiện cũng không được quá 03 năm kể từ ngày hành khách rời tàu hoặc ngày lễ ra hành khách rời tàu, tùy thuộc vào thời điểm nào muộn hơn.

4. Thời hiệu khởi kiện đối với vụ việc liên quan đến hợp đồng thuê tàu là 02 năm kể từ ngày quyền và lợi ích hợp pháp bị xâm hại.

5. Thời hiệu khởi kiện về tổn thất chung là 02 năm kể từ ngày xảy ra tổn thất chung. Thời gian tiến hành phân bổ tổn thất chung không tính vào thời hiệu khởi kiện về tổn thất chung.

6. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng đại lý tàu thuyền là 02 năm kể từ ngày phát sinh tranh chấp.

7. Thời hiệu khởi kiện về thực hiện hợp đồng lai dắt tàu thuyền

Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng lai dắt tàu thuyền là 02 năm kể từ ngày phát sinh tranh chấp.

CHƯƠNG VIII

TÔN THẤT CHUNG, TÔN THẤT RIÊNG

Điều 105. Tôn thất chung

1. Tôn thất chung là những hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hóa, hành lý, giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách thoát khỏi hiểm họa chung.

2. Chỉ những mất mát, hư hỏng và chi phí là hậu quả trực tiếp của hành động gây ra tổn thất chung mới được tính vào tổn thất chung.

3. Mọi mất mát, hư hỏng và chi phí liên quan đến các thiệt hại đối với môi trường hoặc là hậu quả của việc rò rỉ hoặc thải các chất gây ô nhiễm từ tài sản trên tàu trong hành trình chung trên biển không được tính vào tổn thất chung trong bất kỳ trường hợp nào.

4. Tiền phạt do dỡ hàng chậm và bất kỳ tổn thất hay thiệt hại phải chịu hoặc các chi phí phải trả do chậm trễ dù trong hay sau hành trình và bất kỳ thiệt hại gián tiếp nào khác không được tính vào tổn thất chung.

5. Chi phí đặc biệt vượt quá mức cần thiết chỉ được tính vào tổn thất chung trong giới hạn hợp lý đối với từng trường hợp cụ thể.

Điều 106. Phân bổ tổn thất chung

1. Tổn thất chung được phân bổ theo tỷ lệ trên cơ sở giá trị phần tổn thất trong hành động gây ra tổn thất chung và phần cứu được tại thời điểm và nơi tàu kết thúc hành trình ngay sau khi xảy ra tổn thất chung.

2. Các quy định tại khoản 1 Điều này cũng được áp dụng đối với trường hợp hiểm họa phát sinh do lỗi của người cùng có lợi ích trong tổn thất chung hoặc của người thứ ba.

3. Việc phân bổ tổn thất chung không loại trừ quyền của người liên quan đòi người có lỗi phải bồi thường cho mình.

4. Các nguyên tắc dùng để xác định cụ thể giá trị tổn thất và giá trị phân bổ tổn thất chung do các bên thỏa thuận trong hợp đồng. Trường hợp không có thỏa thuận trong hợp đồng thì người phân bổ tổn thất chung căn cứ vào các quy định của Chương này và tập quán quốc tế để giải quyết.

5. Phân bổ tổn thất chung cho hàng hóa bốc lậu lên tàu

Tổn thất của hàng hóa bốc lậu lên tàu hoặc khai sai về chủng loại và giá trị không được tính vào tổn thất chung; nếu hàng hóa đó cũng được cứu thoát khỏi hiểm họa chung thì cũng phải chịu một giá trị phân bổ tương ứng.

Điều 107. Tuyên bố tổn thất chung và chỉ định người phân bổ tổn thất chung

1. Việc xác định tổn thất chung, giá trị tổn thất và phân bổ tổn thất chung do người phân bổ tổn thất chung thực hiện theo chỉ định của chủ tàu.

2. Chủ tàu là người duy nhất có quyền tuyên bố tổn thất chung và chỉ định tổ chức, cá nhân phân bổ tổn thất chung.

Điều 108. Tổn thất riêng

Mọi tổn thất về tàu, hàng hóa, hành lý, giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách không được tính vào tổn thất chung theo nguyên tắc quy định tại Điều 105 của Bộ luật này được gọi là tổn thất riêng. Người bị thiệt hại không được bồi thường, nếu không chứng minh được tổn thất xảy ra do lỗi của người khác.

Chương IX BẢO HIỂM

Mục 1 BẢO HIỂM HÀNG HẢI

Điều 109. Hợp đồng bảo hiểm hàng hải

1. Hợp đồng bảo hiểm hàng hải là hợp đồng bảo hiểm các rủi ro hàng hải, theo đó người được bảo hiểm phải nộp phí bảo hiểm theo thỏa thuận và người bảo hiểm cam kết bồi thường cho người được bảo hiểm những tổn thất hàng hải thuộc trách nhiệm bảo hiểm theo cách thức và điều kiện đã thỏa thuận trong hợp đồng.

Rủi ro hàng hải là những rủi ro xảy ra liên quan đến hành trình đường biển, bao gồm các rủi ro của biển, cháy, nổ, chiến tranh, cướp biển, trộm cắp, kê biên, quản thúc, giam giữ, ném hàng xuống biển, trưng thu, trưng dụng, trưng mua, hành vi bất hợp pháp, rủi ro không gian mạng gây gián đoạn hoặc tổn thất liên quan đến hành trình hàng hải và các rủi ro tương tự hoặc những rủi ro khác được thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm

2. Hợp đồng bảo hiểm hàng hải có thể mở rộng theo những điều kiện cụ thể hoặc theo tập quán thương mại để bảo vệ quyền lợi của người được bảo hiểm đối với những tổn thất xảy ra trên đường thủy nội địa, đường bộ, đường sắt hoặc đường hàng không thuộc cùng một hành trình đường biển.

3. Hợp đồng bảo hiểm hàng hải phải được giao kết bằng văn bản hoặc hình thức điện tử.

4. Quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên liên quan phải được quy định trong hợp đồng bảo hiểm hàng hải.

Điều 110. Đối tượng bảo hiểm hàng hải

Đối tượng bảo hiểm hàng hải bao gồm:

1. Tàu biển, tàu biển đang đóng, hàng hóa hay các tài sản khác bị đe dọa bởi các rủi ro hàng hải;

2. Giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý, tiền lương và các khoản thu khác của thuyền viên, tiền thuê tàu, tiền thuê mua tàu, tiền lãi ước tính của hàng hóa, các khoản hoa hồng, các khoản tiền cho vay, bảo đảm tiền ứng trước, chi phí bị nguy hiểm khi tàu biển, tàu biển đang đóng, hàng hóa, hành khách, hành lý hay các tài sản khác bị đe dọa bởi các rủi ro hàng hải;

3. Trách nhiệm dân sự phát sinh do các rủi ro hàng hải.

4. Bất kỳ quyền lợi vật chất nào có thể quy ra tiền liên quan đến hoạt động hàng hải.

Điều 111. Xác định quyền lợi có thể được bảo hiểm

1. Người có quyền lợi có thể được bảo hiểm là người có quyền lợi đối với đối tượng bảo hiểm trong hành trình đường biển.

2. Người có quyền lợi trong một hành trình đường biển khi có bằng chứng chứng minh là có liên quan đến hành trình này hoặc bất kỳ đối tượng có thể bảo hiểm nào gặp rủi ro trong hành trình mà hậu quả là người đó thu được lợi nhuận khi đối tượng bảo hiểm đến cảng an toàn hoặc không thu được lợi nhuận khi đối tượng bảo hiểm bị tổn thất, hư hỏng, bị lưu giữ hoặc phát sinh trách nhiệm.

3. Người được bảo hiểm phải có quyền lợi trong đối tượng bảo hiểm tại thời điểm xảy ra tổn thất và có thể không có quyền lợi trong đối tượng bảo hiểm tại thời điểm tham gia bảo hiểm. Khi đối tượng bảo hiểm được bảo hiểm theo điều kiện có tổn thất hoặc không có tổn thất thì người được bảo hiểm vẫn có thể được bồi thường mặc dù sau khi tổn thất xảy ra mới có quyền lợi bảo hiểm, trừ trường hợp người được bảo hiểm biết tổn thất đã xảy ra, còn người bảo hiểm không biết việc đó.

Trường hợp người được bảo hiểm không có quyền lợi trong đối tượng bảo hiểm tại thời điểm xảy ra tổn thất thì không thể có được quyền đó bằng bất kỳ hành động hay sự lựa chọn nào sau khi người được bảo hiểm biết tổn thất đã xảy ra.

4. Trường hợp người mua hàng đã mua bảo hiểm cho hàng hóa thì có quyền lợi bảo hiểm mặc dù có thể đã từ chối nhận hàng hoặc đã xử lý hàng hóa đó như đối với hàng hóa thuộc rủi ro của người bán hàng do giao hàng chậm hoặc vì những lý do khác.

5. Một phần quyền lợi của tàu biển, tàu biển đang đóng, hàng hóa hay các tài sản khác là quyền lợi có thể được bảo hiểm.

Điều 112. Tái bảo hiểm, bảo hiểm trùng

1. Tái bảo hiểm

a) Người bảo hiểm có thể tái bảo hiểm đối tượng bảo hiểm mà mình đã nhận bảo hiểm cho người khác;

b) Hợp đồng tái bảo hiểm độc lập với hợp đồng bảo hiểm gốc, người bảo hiểm gốc vẫn phải chịu trách nhiệm đối với người được bảo hiểm.

2. Bảo hiểm trùng

a) Trường hợp có hai hoặc nhiều đơn bảo hiểm do người được bảo hiểm, người đại diện của người được bảo hiểm giao kết về cùng đối tượng bảo hiểm và cùng một rủi ro hàng hải mà tổng số tiền bảo hiểm vượt quá giá trị bảo hiểm thì người được bảo hiểm được coi là đã bảo hiểm vượt quá giá trị bằng cách bảo hiểm trùng;

b) Trong trường hợp bảo hiểm trùng quy định tại điểm a khoản này thì tất cả những người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường trong phạm vi giá trị bảo

hiểm và mỗi người chỉ chịu trách nhiệm tương ứng với số tiền bảo hiểm mà mình đã nhận bảo hiểm.

Điều 113. Đơn bảo hiểm, giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hải

1. Theo yêu cầu của người được bảo hiểm, người bảo hiểm có nghĩa vụ cấp đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm cho người được bảo hiểm. Đơn bảo hiểm, giấy chứng nhận bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm hoặc các hình thức khác theo quy định của pháp luật là bằng chứng về việc giao kết hợp đồng bảo hiểm hàng hải.

2. Đơn bảo hiểm có thể cấp theo các hình thức sau đây:

a) Đơn bảo hiểm chuyên là đơn bảo hiểm cấp cho đối tượng bảo hiểm từ một địa điểm này đến một hoặc nhiều địa điểm khác;

b) Đơn bảo hiểm thời hạn là đơn bảo hiểm cấp cho đối tượng bảo hiểm trong một thời gian nhất định;

c) Đơn bảo hiểm định giá là đơn bảo hiểm trong đó người bảo hiểm đồng ý trước giá trị của đối tượng bảo hiểm ghi trong đơn bảo hiểm, phù hợp với giá trị được bảo hiểm và được sử dụng khi giải quyết bồi thường tổn thất toàn bộ hoặc bồi thường tổn thất bộ phận.

Việc xác định tổn thất toàn bộ ước tính phải căn cứ vào giá trị ghi trong hợp đồng, trừ trường hợp đơn bảo hiểm có thỏa thuận khác;

d) Đơn bảo hiểm không định giá là đơn bảo hiểm không ghi giá trị của đối tượng bảo hiểm, nhưng số tiền bảo hiểm phải ghi rõ trong đơn bảo hiểm.

3. Đơn bảo hiểm phải có những nội dung cơ bản sau đây:

a) Tên người được bảo hiểm hoặc tên người đại diện của người được bảo hiểm;

b) Đối tượng bảo hiểm;

c) Điều kiện bảo hiểm;

d) Thời hạn bảo hiểm;

đ) Số tiền bảo hiểm;

e) Nơi, ngày, tháng và giờ cấp đơn;

g) Chữ ký xác nhận của người bảo hiểm;

h) Giá trị bảo hiểm.

4. Hình thức và nội dung cơ bản của đơn bảo hiểm được áp dụng đối với giấy chứng nhận bảo hiểm.

Điều 114. Giá trị bảo hiểm

Giá trị bảo hiểm là giá trị thực tế của đối tượng bảo hiểm và được xác định như sau:

1. Giá trị bảo hiểm của tàu biển là tổng giá trị của tàu biển vào thời điểm bắt đầu bảo hiểm. Giá trị này còn bao gồm giá trị của máy móc, trang thiết bị, phụ tùng dự trữ của tàu cộng với toàn bộ phí bảo hiểm. Giá trị của tàu biển còn có thể bao gồm cả tiền lương ứng trước cho thuyền bộ và chi phí chuẩn bị chuyển đi được thỏa thuận trong hợp đồng.

2. Giá trị bảo hiểm của hàng hóa là giá trị hàng hóa ghi trên hóa đơn ở nơi bốc hàng hoặc giá thị trường ở nơi và thời điểm bốc hàng cộng với phí bảo hiểm, giá dịch vụ vận chuyển và có thể cả tiền lãi ước tính.

3. Giá trị bảo hiểm đối với giá dịch vụ vận chuyển là tổng số tiền bao gồm giá dịch vụ vận chuyển cộng với phí bảo hiểm. Trường hợp người thuê vận chuyển mua bảo hiểm cho giá dịch vụ vận chuyển thì giá dịch vụ vận chuyển này được tính gộp vào giá trị bảo hiểm của hàng hóa.

4. Giá trị bảo hiểm của đối tượng bảo hiểm khác, trừ trách nhiệm dân sự, là giá trị của đối tượng bảo hiểm ở nơi và thời điểm bắt đầu bảo hiểm cộng với phí bảo hiểm.

5. Số tiền bảo hiểm

a) Khi giao kết hợp đồng bảo hiểm, người được bảo hiểm phải kê khai số tiền cần bảo hiểm cho đối tượng bảo hiểm.

Số tiền bảo hiểm là số tiền mà người bảo hiểm phải trả cho người được bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm;

b) Trường hợp số tiền bảo hiểm ghi trong hợp đồng bảo hiểm thấp hơn giá trị bảo hiểm thì người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị bảo hiểm, kể cả các chi phí khác thuộc phạm vi bảo hiểm, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận khác trong Hợp đồng bảo hiểm

c) Trường hợp số tiền bảo hiểm ghi trong hợp đồng bảo hiểm lớn hơn giá trị bảo hiểm thì phần tiền vượt quá giá trị bảo hiểm không được thừa nhận, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận khác trong Hợp đồng bảo hiểm.

Điều 115. Chuyển nhượng đơn bảo hiểm, giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hải

1. Đơn bảo hiểm hàng hải có thể được chuyển nhượng, trừ trường hợp trong đơn bảo hiểm có thỏa thuận về cấm chuyển nhượng. Đơn bảo hiểm có thể chuyển nhượng trước hoặc sau khi tổn thất xảy ra với đối tượng bảo hiểm.

2. Người không có quyền lợi trong đối tượng bảo hiểm tại thời điểm chuyển nhượng thì không được chuyển nhượng đơn bảo hiểm.

3. Cách thức chuyển nhượng đơn bảo hiểm hàng hải

Đơn bảo hiểm hàng hải có thể chuyển nhượng bằng cách người được bảo hiểm ký bổ sung trên đơn hoặc theo tập quán thương mại.

Mục 2**BẢO HIỂM ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA****Điều 116. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người kinh doanh vận tải đối với hành khách**

1. Người kinh doanh vận tải hành khách phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự cho hành khách.

2. Vé, danh sách hành khách lên tàu thuyền trong mỗi chuyến đi là căn cứ để giải quyết bảo hiểm cho hành khách khi có sự cố rủi ro.

3. Đối với vận tải hành khách ngang sông thì việc bồi thường được thực hiện theo hợp đồng bảo hiểm giữa người kinh doanh vận tải với người bảo hiểm.

4. Chủ phương tiện khi kinh doanh vận tải hàng hóa phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự cho người thứ ba.

Điều 117. Bảo hiểm đường thủy nội địa khác

Bảo hiểm đường thủy nội địa không quy định tại Điều 116 của Bộ luật này thực hiện quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.

CHƯƠNG X**PHÍ, LỆ PHÍ VÀ GIÁ DỊCH VỤ****Điều 118. Phí, lệ phí hàng hải, đường thủy nội địa**

Cơ quan thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải và đường thủy nội địa Việt Nam được bảo đảm kinh phí phục vụ công tác quản lý chuyên ngành, phát triển nguồn nhân lực, hiện đại hóa cơ sở vật chất, ứng dụng khoa học công nghệ, trang bị cấp hiệu, trang phục và các nhiệm vụ chuyên môn khác theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước, phí và lệ phí và pháp luật có liên quan.

Điều 119. Giá dịch vụ tại cảng biển, cảng thủy nội địa

1. Giá dịch vụ tại cảng biển, cảng thủy nội địa bao gồm:

a) Giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng biển; giá dịch vụ hoa tiêu; giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo; giá dịch vụ lai dắt;

b) Giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng thủy nội địa;

c) Giá dịch vụ khác tại cảng biển, cảng thủy nội địa ngoài quy định tại điểm a, điểm b khoản này.

2. Việc định giá dịch vụ quy định tại điểm a, điểm b khoản 1 Điều này thực hiện theo quy định của pháp luật về giá.

3. Doanh nghiệp quyết định mức giá dịch vụ quy định tại điểm c khoản 1 Điều này.

4. Doanh nghiệp thực hiện việc kê khai, niêm yết giá theo quy định của pháp luật.

Điều 120. Giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa và giá dịch vụ liên quan đến vận tải hàng hóa, phụ thu ngoài giá

1. Giá dịch vụ vận chuyển là khoản tiền trả cho người vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa, hành khách.

2. Khi người vận chuyển cung cấp thêm các dịch vụ liên quan đến vận chuyển hàng hóa như vệ sinh container, cung cấp chứng từ vận chuyển, mất cân đối container và các dịch vụ khác. Giá dịch vụ chỉ được thu khi có sự thỏa thuận của các bên liên quan và quy định của pháp luật liên quan.

3. Phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển (nếu có) là khoản chi phí phát sinh khi có các biến động làm tăng chi phí vận tải như: chiến tranh, tắc nghẽn, thiên tai, biến động tăng giá nhiên liệu. Phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển được thực hiện theo thỏa thuận trong hợp đồng vận chuyển và quy định của pháp luật liên quan.

4. Giá hàng hóa, dịch vụ trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa thực hiện theo quy định của pháp luật về giá.

Chương XI

QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC CHUYÊN NGÀNH HÀNG HẢI TẠI CẢNG BIỂN, CẢNG THỦY NỘI ĐỊA, BẾN THỦY NỘI ĐỊA VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA TÀU THUYỀN TRONG VÙNG BIỂN VIỆT NAM

Điều 121. Quản lý nhà nước hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa tại cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa

Quản lý nhà nước hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa tại cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa thực hiện theo quy định của Bộ luật này, nội quy cảng biển và các quy định khác có liên quan của pháp luật.

Điều 122. Nhà chức trách hàng hải Việt Nam

1. Nhà chức trách hàng hải Việt Nam là cơ quan được nhà nước giao thực hiện chức năng quản lý chuyên ngành hàng hải; đại diện nhà nước thi hành các quyền và nghĩa vụ về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường bảo đảm tuân thủ các quy định pháp luật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Cơ quan thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và đường thủy nội địa thuộc Bộ quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải và đường thủy nội địa tổ chức thực hiện nhiệm vụ quyền hạn của Nhà chức trách hàng hải Việt Nam.

3. Cảng vụ hàng hải là cơ quan trực thuộc Nhà chức trách hàng hải Việt Nam được thành lập để thực hiện một số nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng hải Việt Nam tại khu vực quản lý được giao.

Cảng vụ hàng hải chủ trì, điều hành việc phối hợp hoạt động giữa các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng biển.

Điều 123. Cảng vụ Đường thủy nội địa

Cảng vụ đường thủy nội địa trực thuộc Sở chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về đường thủy nội địa đối với cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và khu vực quản lý được giao tại địa phương.

Điều 124. Tàu thuyền đến, rời cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa và hoạt động của tàu thuyền

1. Yêu cầu đối với tàu thuyền đến cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa và hoạt động trong vùng biển Việt Nam

a) Tàu thuyền không phân biệt quốc tịch, trọng tải và mục đích sử dụng chỉ được phép đến cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa và hoạt động trong vùng biển Việt Nam khi có đủ điều kiện an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa, bảo vệ môi trường và các điều kiện khác theo quy định của pháp luật.

b) Tàu thuyền chỉ được hoạt động tại cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa đã được công bố đưa vào sử dụng và phù hợp với công năng của cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa đó.

c) Trường hợp tàu thuyền nước ngoài vào hoạt động tại vùng biển Việt Nam không thuộc vùng nước cảng biển, phải tiến hành thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển. Cảng vụ hàng hải hoặc Cảng vụ đường thủy nội địa được giao thực hiện thủ tục cho tàu thuyền đến, rời cảng có trách nhiệm giám sát hoạt động của tàu thuyền bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

2. Yêu cầu đối với tàu thuyền rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa

a) Tàu thuyền rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa sau khi đã hoàn thành thủ tục theo quy định, trừ trường hợp được miễn thủ tục theo quy định.

b) Tàu thuyền không được rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa trong các trường hợp: Không có đủ các điều kiện về an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định; phát hiện có nguy cơ khác đe dọa sự an toàn của tàu thuyền, người, hàng hóa ở trên tàu thuyền và môi trường; đã có lệnh bắt giữ, tạm giữ tàu thuyền theo quyết định của Tòa án hoặc cơ quan có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

c) Trường hợp không cho tàu thuyền rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa quy định tại điểm b khoản này, Giám đốc Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa hoặc tổ chức, cá nhân có thẩm quyền phải thông báo cho thuyền trưởng và các cơ quan liên quan biết lý do và phải làm thủ tục cho tàu thuyền rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa ngay khi lý do nêu trên không còn.

3. Tàu thuyền đến, rời cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa phải thực hiện trình tự, thủ tục theo quy định của Chính phủ, trừ trường hợp được miễn thủ tục theo quy định.

4. Tàu thuyền quân sự nước ngoài đến Việt Nam

a) Tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam phải được phép của các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền theo quy định.

b) Tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam phải tôn trọng, tuân thủ các quy định của pháp luật Việt Nam, trừ trường hợp có thỏa thuận khác giữa quốc gia tàu mang cờ và các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam qua đường ngoại giao trước khi tàu đến Việt Nam.

c) Chương trình hoạt động của tàu và các thành viên trên tàu phải thực hiện theo kế hoạch đã thỏa thuận; trường hợp có sự thay đổi, phát sinh phải được phép của các cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam.

d) Khi tàu quân sự nước ngoài đến lãnh hải Việt Nam để đến cảng biển phải thực hiện các quy định: tàu ngầm và các phương tiện đi ngầm khác phải hoạt động ở trạng thái nổi trên mặt nước và phải treo Quốc kỳ của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ở vị trí ngang bằng với quốc kỳ của quốc gia tàu mang cờ, trừ trường hợp được phép của Chính phủ Việt Nam hoặc theo thỏa thuận giữa Chính phủ Việt Nam và chính phủ của quốc gia tàu mang cờ; bên ngoài thân tàu phải ghi rõ số hiệu, tên tàu; đưa toàn bộ vũ khí về tư thế quy không hoặc ở trạng thái bảo quản; dừng lại ở vùng đón trả hoa tiêu để làm thủ tục nhập cảnh và theo hướng dẫn của cảng vụ, hoa tiêu Việt Nam; chỉ được sử dụng các thiết bị cần thiết bảo đảm an toàn hàng hải và tần số liên lạc đã đăng ký; đến đúng cảng biển theo tuyến đường và hành lang quy định.

đ) Tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam muốn di chuyển từ cảng biển này sang cảng biển khác của Việt Nam phải được sự chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam.

5. Tàu thuyền nước ngoài thực hiện hoạt động đặc thù trong vùng biển Việt Nam phải được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận cho tàu thuyền đến cảng biển.

Chương XII

AN TOÀN, AN NINH HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

Điều 125. Nguyên tắc an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, điều kiện lao động đối với tàu biển và tàu sông

1. Tàu biển và tàu sông khi hoạt động trong vùng biển Việt Nam, vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa phải tuân thủ quy định của pháp luật Việt Nam về an toàn hàng hải, an toàn giao thông đường thủy nội địa, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường và điều kiện lao động trên tàu; đồng thời chịu sự quản lý, giám sát của cơ quan nhà nước chuyên ngành theo quy định của Chính phủ.

Tàu sông kinh doanh vận tải hành khách, hàng hóa phải lắp đặt thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh trong khoang lái và khoang hành khách, hàng hóa.

2. Các quy định, quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn về an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường và điều kiện lao động phải phù hợp với pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

3. Tàu biển, tàu sông, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi khi hoạt động trong vùng biển Việt Nam, vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa phải tuân thủ chỉ dẫn của báo hiệu hàng hải, báo hiệu đường thủy nội địa và chấp hành quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển và quy định pháp luật có liên quan khác.

Điều 126. Thanh tra, kiểm tra về an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, điều kiện lao động thuyền viên đối với tàu biển và tàu sông

1. Tàu biển và tàu sông khi hoạt động tại vùng biển Việt Nam, vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa phải chịu sự kiểm tra về an toàn, an ninh, lao động, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Việc kiểm tra quy định tại khoản 1 Điều này phải được kiểm tra viên tàu thuyền tiến hành theo đúng pháp luật và không được làm ảnh hưởng đến khả năng an toàn, an ninh, các điều kiện về lao động, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường của tàu biển và tàu sông.

3. Chủ tàu và thuyền trưởng có trách nhiệm phối hợp với các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải và đường thủy nội địa tiến hành thanh tra, kiểm tra; có trách nhiệm sửa chữa, khắc phục các khiếm khuyết về an toàn, an ninh, lao động, phòng chống cháy, nổ, bảo vệ môi trường theo yêu cầu.

4. Việc thanh tra tàu biển và tàu sông được thực hiện theo quy định của pháp luật về thanh tra và các quy định pháp luật khác có liên quan.

5. Tiêu chuẩn chuyên môn của kiểm tra viên tàu thuyền; quy trình kiểm tra tàu biển và tàu sông được thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Điều 127. Tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam

1. Tuyến hàng hải trong lãnh hải Việt Nam là đường đi của tàu thuyền trong lãnh hải Việt Nam, được giới hạn bởi các điểm có vị trí, tọa độ do cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác định, công bố để chỉ dẫn cho tàu thuyền khi hoạt động trong lãnh hải Việt Nam. Việc thiết lập tuyến hàng hải trong lãnh hải Việt Nam phục vụ cho việc đi qua không gây hại và bảo đảm an toàn hàng hải của tàu thuyền phải phù hợp với pháp luật của Việt Nam, Công ước của Liên hợp quốc về Luật Biển năm 1982 và điều ước quốc tế khác liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Việc công bố, thiết lập tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Điều 128. An ninh tàu biển; an ninh cảng biển và an ninh cảng thủy nội địa; truyền phát thông tin an ninh hàng hải

1. An ninh hàng hải bao gồm an ninh tàu biển, an ninh cảng biển.
2. Tàu biển chở hàng có tổng dung tích từ 500 GT trở lên, tàu biển chở khách, giàn khoan biển di động mang cờ quốc tịch Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế phải có kế hoạch an ninh tàu biển.
3. An ninh cảng biển và an ninh cảng thủy nội địa
 - a) Cảng biển, khu neo đậu, khu chuyển tải có tiếp nhận tàu biển nước ngoài và tàu biển Việt Nam chạy tuyến quốc tế phải có kế hoạch an ninh cảng biển;
 - b) Cảng thủy nội địa có tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài ra, vào hoạt động phải có kế hoạch an ninh cảng thủy nội địa.
4. Truyền phát thông tin an ninh hàng hải
 - a) Thông tin an ninh hàng hải là những thông tin về hành vi ngăn cản bất hợp pháp đối với hành trình của tàu thuyền đã hoặc có nguy cơ xảy ra sự cố an ninh đối với tàu thuyền, cảng biển, khu neo đậu, khu chuyển tải, giàn di động, cảng thủy nội địa tiếp nhận tàu nước ngoài;
 - b) Tàu biển hoạt động trong vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam, cảng biển, cảng thủy nội địa khi gặp vấn đề về an ninh hàng hải phải phát tín hiệu an ninh;
 - c) Tàu biển khác khi nhận được thông tin an ninh hàng hải của bất kỳ tàu biển nào hoạt động trên biển hay đường thủy nội địa có nghĩa vụ truyền phát thông tin cho cơ quan, tổ chức có trách nhiệm của quốc gia đó;
 - d) Cảng biển, cảng thủy nội địa có tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài khi phát hiện hoặc tiếp nhận thông tin về nguy cơ, hành vi xâm phạm an ninh hoặc tình huống an ninh hàng hải xảy ra trong phạm vi quản lý của mình phải kịp thời thông báo cho cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền và các bên liên quan để triển khai biện pháp ứng phó phù hợp;
 - đ) Cảng biển, cảng thủy nội địa tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài phải duy trì đầu mối liên lạc an ninh hoạt động thường xuyên để tiếp nhận, xử lý và truyền phát thông tin an ninh hàng hải; bảo đảm thông tin được cung cấp đầy đủ, kịp thời cho tàu thuyền và cơ quan quản lý nhà nước có liên quan.
5. Việc công bố, tiếp nhận, xử lý, truyền phát thông tin an ninh, xây dựng, đánh giá, phê duyệt kế hoạch an ninh tàu biển, kế hoạch an ninh cảng biển và kế hoạch an ninh khu nước, vùng nước; cấp giấy chứng nhận liên quan đến an ninh tàu biển, an ninh cảng biển, an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài thực hiện theo quy định.

Chương XIII

ĐIỀU TRA TAI NẠN, KHÁNG NGHỊ HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

Điều 129. Điều tra tai nạn

1. Tai nạn hàng hải là sự kiện liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển gây ra một trong những hậu quả sau: làm chết người, mất tích, bị thương nặng; làm cho tàu biển đắm va; hư hỏng nghiêm trọng đến cấu trúc tàu; làm cho tàu mất tích, chìm đắm, mắc cạn, mất khả năng điều động; làm hư hỏng kết cấu hạ tầng hoặc gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng.

2. Tai nạn giao thông đường thủy nội địa là sự kiện liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu sông gây ra một trong những hậu quả sau: làm chết người, mất tích, bị thương nặng; làm cho tàu sông đắm va; hư hỏng nghiêm trọng đến cấu trúc tàu; làm cho tàu mất tích, chìm đắm, mất khả năng điều động; làm hư hỏng kết cấu hạ tầng; làm ách tắc giao thông đường thủy hoặc gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng. Tai nạn liên quan đến tàu biển được xác định là tai nạn hàng hải theo quy định của Bộ luật này.

3. Tai nạn hàng hải và tai nạn giao thông đường thủy nội địa không bao gồm những hành vi cố ý gây thiệt hại đối với con người, tàu thuyền, kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa hoặc môi trường.

4. Điều tra tai nạn hàng hải do cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và đường thủy thực hiện để xác định điều kiện, hoàn cảnh, nguyên nhân hay những khả năng có thể là nguyên nhân gây ra tai nạn hàng hải nhằm có những biện pháp hữu hiệu phòng tránh tai nạn tương tự. Điều tra tai nạn hàng hải không phải là hoạt động điều tra hình sự theo quy định của pháp luật về tố tụng hình sự.

5. Cảng vụ đường thủy nội địa phối hợp với cơ quan chức năng trong công tác điều tra tai nạn đường thủy nội địa.

Điều 130. Tai nạn đắm va hàng hải

1. Tai nạn đắm va hàng hải là tai nạn xảy ra do đắm va giữa tàu biển với tàu biển, tàu biển với tàu sông, tàu biển với thủy phi cơ hoặc giữa các phương tiện khác trên biển, trong vùng nước cảng biển.

2. Các quy định của Điều này được áp dụng khi tàu có lỗi gây ra tổn thất cho tàu, người và tài sản trên tàu khác mà không có sự đắm va trực tiếp.

3. Trường hợp tai nạn đắm va hàng hải xảy ra do các nguyên nhân bất khả kháng, ngẫu nhiên hoặc khi không xác định được tàu có lỗi thì thiệt hại của tàu nào tàu đó chịu, kể cả trường hợp tàu đang được neo, buộc hoặc cập mạn một tàu khác thì xảy ra đắm va.

4. Nghĩa vụ của thuyền trưởng khi xảy ra tai nạn đắm va hàng hải

a) Khi xảy ra tai nạn đâm va hàng hải, thuyền trưởng của tàu liên quan đến tai nạn đâm va hàng hải có nghĩa vụ tiến hành cứu người, tàu và tài sản trên tàu khác, nếu hành động đó không gây ra sự nguy hiểm đặc biệt cho người, tàu và tài sản trên tàu của mình.

b) Ngay sau khi đâm va, thuyền trưởng các tàu liên quan đến tai nạn đâm va hàng hải có nghĩa vụ trao đổi cho nhau biết tên tàu, hồ hiệu, nơi đăng ký, cảng rời cuối cùng và cảng định đến.

c) Chủ tàu không chịu trách nhiệm về việc thuyền trưởng không thực hiện nghĩa vụ quy định tại điểm a và điểm b khoản này.

5. Nguyên tắc xác định lỗi và bồi thường tổn thất trong tai nạn đâm va hàng hải

a) Tàu có lỗi gây ra tai nạn đâm va hàng hải là tàu gây ra sự đâm va do có hành động hoặc sự sơ suất trong việc trang bị, điều khiển, quản lý tàu; trong việc chấp hành quy tắc phòng ngừa đâm va trên biển và quy định bảo đảm an toàn hàng hải; do không thực hiện những tập quán nghề nghiệp cần thiết.

b) Tàu có lỗi gây ra tai nạn đâm va hàng hải phải bồi thường tổn thất về tàu, người và tài sản liên quan đến tai nạn đâm va hàng hải đó. Trường hợp có hai hoặc nhiều tàu cùng có lỗi trong một tai nạn đâm va hàng hải thì trách nhiệm bồi thường được phân bổ tùy theo mức độ lỗi của mỗi bên; nếu mức độ lỗi bằng nhau hoặc khi không xác định cụ thể mức độ lỗi của mỗi bên thì trách nhiệm bồi thường được phân bổ đều cho tất cả các bên.

c) Khi chưa xác định được lỗi một cách rõ ràng thì không tàu nào bị coi là đã có lỗi gây ra tai nạn đâm va hàng hải.

d) Trong trường hợp bồi thường tính mạng, thương tích hoặc tổn hại khác về sức khỏe con người, các tàu có lỗi phải chịu trách nhiệm liên đới. Tàu đã bồi thường vượt quá trách nhiệm của mình có quyền đòi các tàu liên quan hoàn trả số tiền quá mức đó.

đ) Tàu quân sự chỉ được miễn trách nhiệm bồi thường nếu có lỗi gây ra tai nạn đâm va hàng hải khi đang làm nhiệm vụ ở vùng diễn tập quân sự và vùng cấm hoạt động hàng hải đã được công bố, nhưng thuyền trưởng vẫn phải thực hiện nghĩa vụ quy định tại điểm a, điểm b khoản 4 Điều này nếu điều kiện thực tế cho phép.

e) Trên cơ sở quy định tại các điểm a, b, c, d khoản này, các bên liên quan đến tai nạn đâm va hàng hải được quyền tự thỏa thuận để xác định mức độ lỗi và trách nhiệm bồi thường tổn thất xảy ra đối với tai nạn đâm va hàng hải đó; nếu không thỏa thuận được thì có quyền khởi kiện tại Trọng tài hoặc Tòa án có thẩm quyền.

6. Các quy định của Điều này được áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động.

Điều 131. Kháng nghị hàng hải và kháng nghị đường thủy nội địa

1. Kháng nghị hàng hải là văn bản do thuyền trưởng hoặc người chỉ huy cao nhất trên tàu thuyền lập, công bố hoàn cảnh tàu biển gặp phải và những biện pháp thuyền trưởng hoặc người chỉ huy cao nhất trên tàu thuyền đã áp dụng để khắc phục hoàn cảnh đó, hạn chế tổn thất xảy ra, bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho chủ tàu và những người có liên quan.

2. Kháng nghị đường thủy nội địa là văn bản do thuyền trưởng hoặc người lái phương tiện hoặc người chỉ huy cao nhất trên tàu thuyền lập, công bố hoàn cảnh tàu sông gặp phải và những biện pháp thuyền trưởng hoặc người lái phương tiện hoặc người chỉ huy cao nhất trên tàu thuyền đã áp dụng để khắc phục hoàn cảnh đó, hạn chế tổn thất xảy ra, bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho chủ tàu và những người có liên quan.

3. Khi tàu thuyền, người hoặc hàng hóa vận chuyển trên tàu thuyền bị tổn thất hoặc nghi ngờ có tổn thất do gặp tai nạn, sự cố thì thuyền trưởng hoặc người lái phương tiện hoặc người chỉ huy cao nhất trên tàu thuyền lập kháng nghị hàng hải hoặc kháng nghị đường thủy nội địa, trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền để xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải, trình kháng nghị đường thủy nội địa.

4. Kháng nghị hàng hải, kháng nghị đường thủy nội địa được xác nhận có giá trị chứng cứ khi giải quyết tranh chấp có liên quan và không miễn trừ trách nhiệm của thuyền trưởng hoặc người lái phương tiện đối với sự kiện có liên quan.

5. Thủ tục trình và xác nhận kháng nghị hàng hải, kháng nghị đường thủy nội địa thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Chương XIV

TÌM KIẾM CỨU NẠN, CỨU HỘ TÀU THUYỀN, ỨNG PHÓ SỰ CỐ KHẨN CẤP TRONG HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI VÀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

Điều 132. Tìm kiếm cứu nạn trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa

1. Tìm kiếm cứu nạn hàng hải và đường thủy nội địa là hoạt động nhân đạo, sử dụng lực lượng, phương tiện, trang thiết bị để cứu người bị nạn trên biển, vùng nước cảng biển, đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bên thủy nội địa.

Nhà nước thiết lập hệ thống phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải và đường thủy nội địa, lực lượng chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn hàng hải theo quy định pháp luật của Việt Nam và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

2. Tàu thuyền và thủy phi cơ khi gặp nguy hiểm cần sự cứu giúp thì phải phát tín hiệu cấp cứu theo quy định.

Tàu thuyền và thủy phi cơ khi phát hiện hay nhận được tín hiệu cấp cứu của người hoặc tàu khác gặp nạn trên biển, vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa nếu điều kiện thực tế cho phép và không gây nguy hiểm nghiêm trọng cho tàu

và những người đang ở trên tàu của mình thì phải bằng mọi cách tiến hành cứu giúp người gặp nạn, kể cả việc phải đi chệch khỏi hành trình đã định và phải kịp thời thông báo cho tổ chức, cá nhân liên quan biết.

3. Lực lượng chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn hàng hải phải sẵn sàng tổ chức và phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn kịp thời đối với người gặp nạn trong vùng tìm kiếm, cứu nạn do mình phụ trách và được quyền huy động người, phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn.

4. Hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng hải và đường thủy nội địa thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Điều 133. Cứu hộ hàng hải và đường thủy nội địa

1. Cứu hộ hàng hải và đường thủy nội địa là hành động cứu tàu thuyền, tài sản trên tàu thuyền hoặc tài sản khác thoát khỏi nguy hiểm, hoặc hành động cứu trợ tàu thuyền đang bị nguy hiểm được thực hiện trên cơ sở hợp đồng cứu hộ.

2. Hợp đồng cứu hộ hàng hải và đường thủy nội địa là hợp đồng được giao kết giữa người cứu hộ và người được cứu hộ về việc thực hiện cứu hộ. Hợp đồng cứu hộ hàng hải và đường thủy nội địa được giao kết bằng hình thức do các bên thỏa thuận.

3. Thuyền trưởng của tàu thuyền bị nạn có quyền thay mặt chủ tàu giao kết hợp đồng cứu hộ. Thuyền trưởng hoặc chủ tàu của tàu thuyền bị nạn có quyền thay mặt chủ tài sản chở trên tàu giao kết hợp đồng cứu hộ tài sản đó.

4. Các quy định của Chương này được áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ.

Điều 134. Ứng phó bão, lũ và thiên tai trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa

1. Ứng phó bão, lũ và thiên tai là hoạt động khẩn cấp nhằm bảo đảm an toàn cho người, phương tiện, hàng hóa và kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa khi thiên tai đang xảy ra hoặc có nguy cơ trực tiếp xảy ra.

2. Cơ quan thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và đường thủy nội địa tổ chức hoạt động phòng, chống bão, lũ và thiên tai trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa bảo đảm phù hợp với đặc thù hoạt động, kết cấu hạ tầng và điều kiện khai thác hàng hải, đường thủy nội địa.

3. Hoạt động phòng, chống bão, lũ và thiên tai trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa thực hiện theo quy định của pháp luật.

Điều 135. Ứng phó sự cố tràn dầu

1. Ứng phó sự cố tràn dầu trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa là các hoạt động sử dụng lực lượng, phương tiện, thiết bị, vật tư nhằm xử lý kịp thời, loại trừ hoặc hạn chế tối đa nguồn dầu tràn ra môi trường hàng hải và đường thủy nội địa.

2. Cơ quan thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và đường thủy nội địa tổ chức hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu trong lĩnh vực hàng hải và đường

thủy nội địa theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

3. Hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Chương XV

GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ ĐỐI VỚI CÁC KHIẾU NẠI HÀNG HẢI

Điều 136. Người được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự

1. Chủ tàu được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 137 của Bộ luật này.

2. Quyền được giới hạn trách nhiệm dân sự của chủ tàu cũng áp dụng theo nguyên tắc tương tự đối với người cứu hộ, người khai thác tàu, người thuê tàu và người quản lý tàu mà chủ tàu hoặc những người đó phải chịu trách nhiệm về hành động, sự sơ suất hoặc sai lầm của mình.

3. Trong trường hợp người được bảo hiểm có quyền giới hạn trách nhiệm của mình đối với các khiếu nại hàng hải thì người bảo hiểm chịu trách nhiệm đối với các khiếu nại hàng hải đó cũng có quyền được giới hạn trách nhiệm của mình tương tự như người được bảo hiểm.

4. Việc sử dụng quyền giới hạn trách nhiệm không có nghĩa là người được quyền giới hạn trách nhiệm đã thừa nhận mọi trách nhiệm về mình.

5. Người được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự theo quy định của Chương này mất quyền giới hạn trách nhiệm dân sự của mình, nếu tổn thất được chứng minh là hậu quả của việc người đó đã có lỗi trong việc gây ra tổn thất đó.

Điều 137. Các khiếu nại hàng hải áp dụng giới hạn trách nhiệm dân sự

1. Khiếu nại về chết, bị thương hoặc các tổn hại khác về sức khỏe con người; mất mát, hư hỏng đối với tài sản, kể cả hư hỏng công trình cảng, vùng neo đậu, luồng hàng hải, hệ thống trợ giúp hàng hải, đã xảy ra trên tàu biển hoặc có liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển hoặc hoạt động cứu hộ và những tổn thất là hậu quả phát sinh từ các hoạt động đó.

2. Khiếu nại về tổn thất là hậu quả từ việc chậm trễ trong quá trình vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý bằng đường biển.

3. Khiếu nại về những tổn thất khác là hậu quả từ vi phạm quyền lợi ngoài hợp đồng đã xảy ra có liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển hoặc hoạt động cứu hộ.

4. Khiếu nại về việc trục vớt, di chuyển, phá bỏ hoặc làm vô hại tàu biển bị chìm đắm, phá hủy hoặc bị bỏ lại, kể cả các tài sản hiện còn hoặc đã từng ở trên tàu.

5. Khiếu nại về việc di chuyển, tiêu hủy hoặc làm cho vô hại hàng hóa vận chuyển trên tàu biển.

6. Khiếu nại của người không phải là người chịu trách nhiệm dân sự về những biện pháp mà người này đã thực hiện để ngăn ngừa hoặc hạn chế các tổn thất mà người chịu trách nhiệm dân sự có quyền giới hạn trách nhiệm của mình và những tổn thất phát sinh thêm từ việc thực hiện các biện pháp đó.

Điều 138. Các khiếu nại hàng hải không áp dụng giới hạn trách nhiệm dân sự

1. Khiếu nại về tiền công cứu hộ hoặc chi phí đóng góp tổn thất chung.
2. Khiếu nại về thiệt hại do ô nhiễm dầu.
3. Khiếu nại về thiệt hại do ô nhiễm phóng xạ hạt nhân.

4. Khiếu nại của những người làm công cho chủ tàu, cho người cứu hộ mà nhiệm vụ của họ có liên quan đến hoạt động của tàu biển hoặc đến hoạt động cứu hộ; khiếu nại của những người thừa kế của họ, những người mà họ có trách nhiệm nuôi dưỡng hoặc của người khác được quyền khiếu nại tương tự, nếu theo luật điều chỉnh hợp đồng lao động giữa chủ tàu hoặc người cứu hộ với những người này, chủ tàu hoặc người cứu hộ không được phép giới hạn trách nhiệm dân sự đối với những khiếu nại đó hay chỉ được giới hạn trách nhiệm dân sự ở mức cao hơn so với mức giới hạn quy định tại Điều 139 của Bộ luật này.

Điều 139. Mức giới hạn trách nhiệm dân sự

1. Mức giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải trong trường hợp chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe xảy ra cho hành khách và mất mát, hư hỏng hàng lý được vận chuyển bằng đường biển áp dụng theo quy định.

2. Mức giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải khác trong trường hợp chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe xảy ra cho những người không phải là hành khách được quy định như sau:

- a) 167.000 đơn vị tính toán đối với tàu biển đến 300 GT;
- b) 333.000 đơn vị tính toán đối với tàu biển từ trên 300 GT đến 500 GT;

c) Đối với tàu biển từ trên 500 GT thì ngoài quy định tại điểm b khoản này áp dụng cho 500 GT đầu tiên, giới hạn trách nhiệm sẽ được tính thêm như sau: 500 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 501 đến GT thứ 3.000; 333 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 3.001 đến GT thứ 30.000; 250 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 30.001 đến GT thứ 70.000; 167 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 70.001 trở lên.

3. Mức giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải khác được quy định như sau:

- a) 83.000 đơn vị tính toán đối với tàu biển không quá 300 GT;
- b) 167.000 đơn vị tính toán đối với tàu biển từ trên 300 GT đến 500 GT;

c) Đối với tàu biển từ trên 500 GT thì ngoài quy định tại điểm b khoản này áp dụng cho 500 GT đầu tiên, giới hạn trách nhiệm sẽ được tính thêm như sau: 167 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 501 đến GT thứ 30.000; 125 đơn vị

tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 30.001 đến GT thứ 70.000; 83 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 70.001 trở lên.

4. Trường hợp tổng số tiền được tính theo khoản 2 Điều này không đủ để trả cho các khiếu nại hàng hải đó thì tổng số tiền được tính theo khoản 3 Điều này sẽ được sử dụng để trả cho những khoản tiền thiếu đối với khiếu nại hàng hải theo khoản 2 Điều này và khoản tiền thiếu này được tính theo tỷ lệ tương ứng với các khiếu nại hàng hải khác tại khoản 2 Điều này.

5. Khiếu nại hàng hải quy định tại khoản 3 Điều này liên quan đến thiệt hại xảy ra đối với các công trình cảng, vùng neo đậu, luồng hàng hải, hệ thống trợ giúp hàng hải được ưu tiên giải quyết trước.

6. Giới hạn trách nhiệm đối với người cứu hộ không hoạt động trên một tàu biển nào hoặc chỉ hoạt động trên chính tàu biển mà người đó đang cung cấp các dịch vụ cứu hộ hoặc liên quan đến nó được tính tương đương với một tàu 1.500 GT.

7. Các giới hạn trách nhiệm quy định tại Điều này được áp dụng cho tổng giá trị các khiếu nại phát sinh trong cùng một vụ việc riêng biệt.

8. Mức giới hạn trách nhiệm dân sự quy định tại Điều này được chuyển đổi thành tiền Việt Nam theo tỷ giá theo quy định tại thời điểm thanh toán.

Điều 140. Quỹ bảo đảm bồi thường

1. Người được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự theo quy định của Bộ luật này có thể lập Quỹ bảo đảm bồi thường để giải quyết các khiếu nại hàng hải mà mình được quyền giới hạn trách nhiệm. Quỹ bảo đảm bồi thường được lập với giá trị bằng tổng các khoản quy định tại Điều 139 của Bộ luật này cộng với lãi suất kể từ ngày xảy ra vụ việc dẫn đến khiếu nại hàng hải cho tới ngày lập Quỹ bảo đảm bồi thường.

2. Quỹ bảo đảm bồi thường chỉ để giải quyết cho những người khiếu nại hàng hải theo tỷ lệ tương ứng giữa các khiếu nại hàng hải đã xác lập so với tổng giá trị Quỹ bảo đảm bồi thường.

3. Quỹ bảo đảm bồi thường được lập bằng cách chủ tàu ký quỹ hoặc bằng hình thức bảo đảm tài chính khác được Tòa án đã thụ lý vụ việc chấp thuận.

4. Sau khi Quỹ bảo đảm bồi thường được lập, không ai có quyền xâm phạm quyền lợi hoặc tài sản của người có trách nhiệm bồi thường. Tòa án có quyền ra lệnh giải phóng tài sản đã bị giữ của người có trách nhiệm bồi thường hoặc chấm dứt các bảo đảm tương tự mà người có trách nhiệm bồi thường đã cung cấp.

5. Trường hợp trước khi Quỹ bảo đảm bồi thường được phân bổ và người có trách nhiệm bồi thường hoặc những người khác được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự theo quy định của Bộ luật này đã thực hiện giải quyết khiếu nại hàng hải thuộc phạm vi Quỹ bảo đảm bồi thường phải chi trả thì những người này được hưởng mọi quyền lợi từ Quỹ bảo đảm bồi thường đối với khiếu nại hàng hải đã giải quyết, trong phạm vi tổng số tiền đã trả theo nguyên tắc thế quyền.

6. Việc lập Quỹ bảo đảm bồi thường không có nghĩa là chủ tàu đã thừa nhận mọi trách nhiệm về mình.

Chương XVI **TẠM GIỮ TÀU BIỂN, TÀU SÔNG, BẮT GIỮ TÀU BIỂN**

Mục 1 **TẠM GIỮ TÀU BIỂN, TÀU SÔNG**

Điều 141. Tạm giữ tàu biển, tàu sông

Tạm giữ tàu biển, tàu sông được thực hiện trong trường hợp đang trong quá trình điều tra tai nạn hàng hải, điều tra tai nạn giao thông đường thủy nội địa, điều tra tai nạn lao động hàng hải mà việc tạm giữ là cần thiết để phục vụ công tác điều tra.

Điều 142. Thẩm quyền tạm giữ và thời hạn tạm giữ tàu biển, tàu sông

1. Giám đốc Cảng vụ hàng hải hoặc Giám đốc Cảng vụ đường thủy nội địa có quyền tạm giữ tàu biển trong trường hợp quy định tại Điều 141 của Bộ luật này.

2. Thời hạn tạm giữ tàu biển, tàu sông được thực hiện theo quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính.

Điều 143. Thủ tục tạm giữ tàu biển, tàu sông

1. Giám đốc Cảng vụ hàng hải hoặc Giám đốc Cảng vụ đường thủy nội địa ra quyết định tạm giữ tàu biển, tàu sông đối với các trường hợp quy định tại Điều 141 của Bộ luật này.

2. Trình tự, thủ tục tạm giữ, gia hạn tạm giữ, chấm dứt việc tạm giữ tàu biển, tàu sông được thực hiện theo quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính.

Điều 144. Khiếu nại và giải quyết khiếu nại quyết định tạm giữ tàu biển, tàu sông

1. Thuyền trưởng hoặc chủ tàu, người khai thác tàu, chủ phương tiện, người lái phương tiện có quyền khiếu nại quyết định tạm giữ tàu biển, tàu sông.

2. Trình tự, thủ tục giải quyết khiếu nại thực hiện theo quy định của pháp luật về khiếu nại.

Mục 2 **BẮT GIỮ TÀU BIỂN**

Điều 145. Bắt giữ tàu biển

Bắt giữ tàu biển là việc không cho phép tàu biển di chuyển hoặc hạn chế di chuyển tàu biển bằng quyết định của Tòa án để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng

hải, áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời, thi hành án dân sự và thực hiện tương trợ tư pháp.

Điều 146. Nghĩa vụ của chủ tài sản trong thời gian tàu biển bị bắt giữ

1. Chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu có trách nhiệm cung cấp kinh phí bảo đảm duy trì hoạt động an toàn của tàu biển bị bắt giữ.

2. Trường hợp chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu không cung cấp hoặc không còn khả năng cung cấp kinh phí duy trì hoạt động an toàn của tàu biển, thuyền trưởng, đại lý của chủ tàu có trách nhiệm áp dụng biện pháp cần thiết bảo đảm duy trì hoạt động an toàn của tàu biển bị bắt giữ.

3. Trường hợp cơ quan thực hiện việc bắt giữ tàu biển cung cấp tài chính duy trì hoạt động an toàn của tàu biển, chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu có trách nhiệm thanh toán mọi chi phí liên quan đến việc duy trì hoạt động của tàu biển trong thời gian bị bắt giữ cho cơ quan thực hiện việc bắt giữ tàu biển nếu yêu cầu bắt giữ tàu biển là đúng.

Điều 147. Thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển

1. Tòa án nhân dân khu vực nơi có cảng mà tàu biển bị yêu cầu bắt giữ đang hoạt động hàng hải có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển.

Trường hợp cảng có nhiều bến cảng tại địa phận các xã, phường, đặc khu thuộc phạm vi thẩm quyền theo lãnh thổ của các Tòa án nhân dân khu vực khác nhau thì Tòa án nhân dân khu vực nơi có bến cảng mà tàu biển bị yêu cầu bắt giữ đang hoạt động hàng hải có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển đó.

2. Tòa án nhân dân đang giải quyết vụ án dân sự, Tòa án nhân dân khu vực nơi Hội đồng Trọng tài thụ lý vụ tranh chấp có thẩm quyền quyết định áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời bắt giữ tàu biển.

Quyết định bắt giữ tàu biển của Tòa án được giao cho cảng vụ hai bản, một bản để thực hiện và một bản để cảng vụ giao cho thuyền trưởng tàu bị bắt giữ để thực hiện.

3. Chánh án Tòa án nhân dân cấp tỉnh xem xét, quyết định Tòa án có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển trong trường hợp có tranh chấp về thẩm quyền giữa các Tòa án nhân dân khu vực trong cùng một tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.

Chánh án Tòa án nhân dân tối cao xem xét, quyết định Tòa án có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển trong trường hợp có tranh chấp về thẩm quyền giữa các Tòa án nhân dân khu vực thuộc các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương khác nhau.

4. Thủ tục bắt giữ tàu biển được thực hiện theo quy định của Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Chương XVII

QUY ĐỊNH VỀ XỬ LÝ TÀI SẢN CHÌM ĐẮM

Điều 148. Tài sản chìm đắm

1. Tài sản chìm đắm là tàu thuyền, hàng hóa hoặc vật thể khác chìm đắm hoặc trôi nổi trong vùng nước cảng biển, trên tuyến đường thủy nội địa, vùng biển Việt Nam hoặc dạt vào bờ biển Việt Nam.

2. Tài sản chìm đắm gây nguy hiểm là tài sản chìm đắm làm cản trở hoặc gây nguy hiểm cho hoạt động hàng hải, đe dọa tính mạng và sức khỏe con người, ảnh hưởng tới tài nguyên, gây ô nhiễm môi trường.

Điều 149. Nghĩa vụ của chủ sở hữu tài sản chìm đắm

1. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm có nghĩa vụ trực vớt tài sản chìm đắm và chịu mọi chi phí liên quan đến việc trực vớt, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này. Trường hợp chủ tài sản chìm đắm không thực hiện việc trực vớt hoặc trực vớt không đúng thời hạn yêu cầu thì cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định việc trực vớt tài sản đó.

2. Trường hợp tài sản chìm đắm là tàu thuyền, hàng hóa hoặc vật thể khác từ tàu thuyền thì chủ tàu có nghĩa vụ trực vớt tài sản chìm đắm và chịu chi phí liên quan. Người quản lý tàu, người khai thác tàu chịu trách nhiệm liên đới trong việc trực vớt tài sản chìm đắm và thanh toán chi phí liên quan đến việc trực vớt tài sản.

3. Trường hợp tài sản chìm đắm gây ô nhiễm môi trường, chủ tài sản chìm đắm phải áp dụng mọi biện pháp phòng ngừa, hạn chế thiệt hại xảy ra và bồi thường thiệt hại ô nhiễm môi trường.

Điều 150. Thẩm quyền xử lý tài sản chìm đắm

1. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền chịu trách nhiệm tổ chức xử lý tài sản chìm đắm theo quy định của pháp luật.

2. Thẩm quyền, trình tự, thủ tục xử lý tài sản chìm đắm; trách nhiệm phối hợp giữa các Bộ, cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân các cấp và cơ quan, tổ chức có liên quan trong việc xử lý tài sản chìm đắm thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Chương XVIII

PHƯƠNG THỨC GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP TRONG HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI

Điều 151. Tranh chấp hàng hải

Tranh chấp hàng hải là các tranh chấp phát sinh liên quan đến hoạt động hàng hải.

Điều 152. Nguyên tắc giải quyết tranh chấp hàng hải

1. Các bên liên quan có thể giải quyết tranh chấp hàng hải bằng thương lượng, thỏa thuận hoặc khởi kiện tại Trọng tài hoặc Tòa án có thẩm quyền.

2. Tranh chấp hàng hải được Trọng tài hoặc Tòa án giải quyết theo thẩm quyền, thủ tục do pháp luật quy định.

Điều 153. Giải quyết tranh chấp hàng hải có ít nhất một bên là tổ chức, cá nhân nước ngoài

1. Trường hợp hợp đồng có ít nhất một bên là tổ chức, cá nhân nước ngoài thì các bên tham gia hợp đồng có thể thỏa thuận đưa tranh chấp ra giải quyết tại Trọng tài hoặc Tòa án ở nước ngoài.

2. Trường hợp các bên liên quan đến tranh chấp hàng hải đều là tổ chức, cá nhân nước ngoài và có thỏa thuận bằng văn bản giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài Việt Nam thì Trọng tài Việt Nam có quyền giải quyết đối với tranh chấp hàng hải đó, ngay cả khi nơi xảy ra tranh chấp ngoài lãnh thổ Việt Nam.

3. Tranh chấp hàng hải quy định tại khoản 2 Điều này cũng có thể được giải quyết tại Tòa án Việt Nam nếu căn cứ xác lập, thay đổi, chấm dứt quan hệ giữa các bên liên quan đến tranh chấp hàng hải theo pháp luật Việt Nam hoặc tài sản liên quan đến quan hệ đó ở Việt Nam.

CHƯƠNG XIX

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 154. Sửa đổi, bổ sung Luật Giá

Sửa đổi, bổ sung dòng 1 vào số thứ tự 6 tại Phụ lục 02 ban hành theo Luật Giá số 16/2023/QH15 như sau: Dịch vụ bốc dỡ container tại cảng thủy nội địa; Thẩm quyền hình thức định giá: Bộ Xây dựng định khung giá.

Điều 155. Hiệu lực thi hành

1. Bộ luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2028.

2. Các Bộ luật, luật sau đây hết hiệu lực kể từ ngày Bộ luật này có hiệu lực thi hành, trừ trường hợp quy định tại khoản 3 Điều này:

a) Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13;

b) Luật Giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11, đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 48/2014/QH13;

c) Điều 2, Điều 4 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch số 35/2018/QH14.

3. Các điều, khoản sau đây hết hiệu lực kể từ ngày 28 tháng 02 năm 2027:

a) Khoản 1 Điều 8; Điều 48; khoản 2 Điều 75; khoản 1 Điều 82; khoản 4 Điều 82a; khoản 2 Điều 85; khoản 3 Điều 102; khoản 5 Điều 108; Điều 242; Điều 257 Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13, đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật sửa đổi, bổ sung 37 luật có liên quan đến Luật Quy hoạch số

35/2018/QH14;

b) Khoản 3 Điều 10; khoản 4 Điều 16; khoản 2 Điều 35a; khoản 2 Điều 77; khoản 1 Điều 100 Luật Giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11, đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 48/2014/QH13 và Luật sửa đổi, bổ sung 37 luật có liên quan đến Luật Quy hoạch số 35/2018/QH14.

4. Chính phủ quy định chi tiết các điều, khoản sau: khoản 2 Điều 7; khoản 2, khoản 3 Điều 8; khoản 1 Điều 12; khoản 4 Điều 13; khoản 9 Điều 14; khoản 3 Điều 15; khoản 3 Điều 17; khoản 2 Điều 18; khoản 5 Điều 19; khoản 3, khoản 4 Điều 20; khoản 4 Điều 21; khoản 2 Điều 22; khoản 3 Điều 23; khoản 3 Điều 24; khoản 2 Điều 25; Điều 26; khoản 3 Điều 28; Điều 30; Điều 31; Điều 32; Điều 33; Điều 34; khoản 4 Điều 35; khoản 6 Điều 36; khoản 1, khoản 2 Điều 38; Điều 39; khoản 5 Điều 40; khoản 4, khoản 5 Điều 43; khoản 2 Điều 49; khoản 3 Điều 50; khoản 4 Điều 51; khoản 6 Điều 52; khoản 4 Điều 53; Điều 54, khoản 4 Điều 55; Điều 64; Điều 67; Điều 68; Điều 71; Điều 80; Điều 81; Điều 88; Điều 90; khoản 2 Điều 93; Điều 95; khoản 6 Điều 96; Điều 99; Điều 103; Điều 107; khoản 4 Điều 109; Điều 118, Điều 119, khoản 4 Điều 120; khoản 3, khoản 5 Điều 124; khoản 1, khoản 3 Điều 125; khoản 5 Điều 126; khoản 2 Điều 127; khoản 4 Điều 128; Điều 129; khoản 5 Điều 131; Điều 132; Điều 133; Điều 134; Điều 135; Điều 143; Điều 149; Điều 150.

Điều 156. Điều khoản chuyển tiếp

Đối với các dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển đã được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận đầu tư, cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư hoặc đã đưa vào khai thác trước ngày Bộ luật này có hiệu lực thi hành, khi chấm dứt hoạt động dự án, việc xử lý tài sản thuộc kết cấu hạ tầng bến cảng biển gắn liền với đất được thực hiện theo cơ chế do Chính phủ quy định.

Bộ luật này được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa..., Kỳ họp thứ...thông qua ngày...tháng...năm....

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI
(Ký và đóng dấu)

Trần Thanh Mẫn