

Luật số:../2027/QH...

Dự thảo

**BỘ LUẬT**  
**HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA 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 nội địa 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 giao thông đường thủy nội địa bao gồm các quy định về kết cấu hạ tầng, tàu thuyền, thuyền viên, vận tải, an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, quản lý nhà nước về hàng hải, giao thông đường thủy nội địa và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu thuyền 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 và cảng cá chỉ áp dụng trong trường hợp có quy định cụ thể của Bộ luật này.

**Điều 2. Đối tượng áp dụng**

Bộ luật này áp dụng đối với 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.

**Điều 3. Áp dụng pháp luật**

1. Hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa thực hiện theo quy định của Bộ luật này, quy định của pháp luật có liên quan và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Trường hợp có sự khác nhau giữa quy định của Bộ luật hàng hải và Đường thủy Việt Nam với quy định của luật khác về cùng một nội dung liên quan đến hoạt động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa thì áp dụng quy định của Bộ luật này.

3. 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. Trong trường hợp Bộ luật này có quy định hoặc 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.

4. Khi có xung đột pháp luật, việc áp dụng pháp luật được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây:

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 đâm 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 đâm 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 đâm 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.

#### **Điều 4. Giải thích từ ngữ**

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

1. Tàu thuyền là phương tiện hoạt động trên mặt nước hoặc dưới mặt nước bao gồm tàu, thuyền và các phương tiện khác có động cơ hoặc không có động cơ.

2. Tổ chức đăng kiểm là tổ chức cung cấp dịch vụ đăng kiểm được cơ quan quản lý nhà nước về đăng kiểm công nhận theo quy định pháp luật của Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

3. Dịch vụ đăng kiểm bao gồm: kiểm định, phân cấp, duyệt tài liệu kỹ thuật, chứng nhận đối với tàu biển, tàu sông, công trình biển và các loại phương tiện thủy khác; kiểm tra, chứng nhận đối với vật liệu, máy, trang thiết bị sử dụng cho tàu biển, tàu sông, công trình biển và các loại phương tiện thủy khác.

4. Công nghiệp tàu thủy bao gồm: đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền; sản xuất, chế tạo vật liệu, thiết bị, máy, phụ tùng, vật tư sử dụng cho đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền; phá dỡ và tái chế tàu thuyền.

5. Cơ sở công nghiệp tàu thủy là tổ hợp công trình, hạ tầng kỹ thuật, trang thiết bị phục vụ hoạt động đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phá dỡ tàu thuyền.

6. Công nghiệp phụ trợ tàu thuyền bao gồm sản xuất vật liệu, thiết bị, linh kiện, phụ tùng, phần mềm, dịch vụ kỹ thuật phục vụ trực tiếp cho đóng mới, hoán cải, sửa chữa, và khai thác tàu thuyền.

7. Hệ thống quản lý an toàn, sức khỏe nghề nghiệp và bảo vệ môi trường (HSE) là hệ thống quản lý bao gồm chính sách, mục tiêu và kiểm soát các rủi ro liên quan đến an toàn lao động, sức khỏe nghề nghiệp và môi trường, bảo đảm tuân thủ quy định pháp luật và cải tiến liên tục.

8. Thuyền trưởng là chức danh của người chỉ huy cao nhất trên tàu biển, tàu sông yêu cầu phải có chức danh thuyền trưởng.

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

10. Nhiên liệu thay thế là các loại nhiên liệu hoặc nguồn năng lượng đóng vai trò thay thế ít nhất một phần hoặc toàn bộ nguồn dầu mỏ hóa thạch trong việc cung cấp năng lượng cho hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa và có tiềm năng góp phần vào việc giảm phát thải khí nhà kính và nâng cao hiệu quả môi trường của ngành hàng hải và đường thủy nội địa.

11. 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.

12. Công trình năng lượng tái tạo trên biển là công trình được xây dựng, lắp đặt trên vùng biển nhằm khai thác các nguồn năng lượng tái tạo từ môi trường biển để sản xuất năng lượng, bao gồm nhưng không giới hạn ở điện gió ngoài khơi, điện sóng, điện thủy triều và điện mặt trời nổi.

13. Quy phạm của tổ chức đăng kiểm là chuẩn mực, tiêu chuẩn, phương pháp, quy trình về phân cấp và đóng tàu của tổ chức đăng kiểm đã được chấp nhận và sử dụng phổ biến bởi các chủ tàu, cơ sở thiết kế, cơ sở đóng tàu, các quốc gia có nền công nghiệp tàu thủy tiên tiến trên thế giới theo thông lệ quốc tế.

14. Tiêu chuẩn được công bố bao gồm tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế, tiêu chuẩn khu vực, tiêu chuẩn nước ngoài, tiêu chuẩn quốc tế được thừa nhận và áp dụng rộng rãi tuân thủ pháp luật Việt Nam.

15. Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng biển và vùng nước cảng biển, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để xếp dỡ, trung chuyển hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng biển có một hoặc nhiều khu bến cảng, bến cảng.

16. Cảng xanh là cảng, bến được đầu tư, xây dựng, quản lý và khai thác theo hướng giảm phát thải khí nhà kính và các chất ô nhiễm môi trường; sử dụng

công nghệ và nhiên liệu thay thế; bảo đảm quản lý chất thải, bảo vệ môi trường và thích ứng với biến đổi khí hậu.

17. Cảng thông minh là cảng, bến ứng dụng công nghệ số, tự động hóa và hệ thống quản lý tiên tiến nhằm nâng cao hiệu quả khai thác, tối ưu hóa chuỗi logistics, bảo đảm an toàn, an ninh và minh bạch trong hoạt động.

18. 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.

19. Vùng đất cảng biển là vùng đất được giới hạn để xây dựng cầu cảng, kho, bãi, 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.

20. 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 có một hoặc nhiều cầu cảng.

21. 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.

22. 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.

23. Khu nước, vùng nước cảng biển bao gồm vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch, vùng quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão, khu nước trước bến cảng, vùng nước kết nối luồng hàng hải trong vùng nước cảng biển.

24. Vùng nước kết nối là vùng nước do tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng để kết nối từ luồng hàng hải vào bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải.

25. Cảng thủy nội địa

**PA1:** Cảng thủy nội địa là hệ thống công trình bao gồm vùng đất và vùng nước cảng thủy nội địa được quy hoạch, đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt thiết bị cho tàu thuyền xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng thủy nội địa có quy mô từ 02 cầu cảng trở lên.

**PA 2:** Cảng thủy nội địa là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho phương tiện thủy nội địa, tàu biển bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng thủy nội địa có một hoặc nhiều bến thủy nội địa. Bến thủy nội địa có một hoặc nhiều cầu cảng.

26. Bến thủy nội địa là công trình độc lập, gồm vùng đất và vùng nước trước bến để tàu thuyền (không bao gồm tàu biển) neo đậu, xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ hỗ trợ khác. Bến thủy nội địa có quy mô gồm 01 cầu cảng.

27. 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.

28. 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.

29. Bãi container rỗng là khu vực kho, bãi chuyên dùng thuộc kết cấu hạ tầng cảng biển để tập kết, lưu giữ, kiểm tra, sửa chữa và phân phối container rỗng hoặc thiết bị vận tải.

30. Khu neo đậu là vùng nước khác vùng nước cảng, bến được thiết lập và công bố để phương tiện 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.

31. Khu chuyển tải là vùng 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.

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

33. Vùng đón trả hoa tiêu là vùng nước được thiết lập và công bố cho tàu thuyền đón, trả hoa tiêu.

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

35. Vùng quay trở là vùng nước được thiết lập và công bố để tàu thuyền quay trở.

36. Luồng hàng hải là phần giới hạn vùng nước được xác định bởi hệ thống báo hiệu hàng hải, tọa độ giới hạn biên luồng và các công trình phụ trợ khác để bảo đảm an toàn cho hoạt động của tàu biển và các phương tiện thủy khác. Luồng hàng hải bao gồm luồng hàng hải công cộng và luồng hàng hải chuyên dùng.

37. 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.

38. 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.

39. Báo hiệu hàng hải là các công trình, thiết bị chỉ dẫn hành hải, 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 hành hải an toàn.

40. Kết cấu hạ tầng cảng biển bao gồm cầu cảng, vùng nước trước cầu cảng, kho, bãi (bao gồm Bãi tập kết container), nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước và các công trình phụ trợ khác được xây dựng, lắp đặt cố định tại vùng đất cảng và vùng nước trước cầu cảng.

41. Kết cấu hạ tầng hàng hải bao gồm kết cấu hạ tầng cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, luồng hàng hải, hệ thống hỗ trợ hàng hải, báo hiệu hàng hải, hệ thống thông tin điện tử hàng hải, đê chắn sóng, đê chắn cát, kè hướng dòng, kè bảo vệ bờ, bãi được tôn tạo phục vụ xây dựng cảng, công trình thủy công trong nhà máy đóng, sửa chữa tàu và các công trình hàng hải khác được đầu tư xây dựng hoặc thiết lập trong vùng nước cảng biển và vùng biển của Việt Nam để phục vụ hoạt động hàng hải.

42. Bến cảng lưỡng dụng là bến cảng phục vụ nhiệm vụ quốc phòng, an ninh và kết hợp sản xuất kinh doanh.

43. Trung chuyển hàng hóa là hoạt động dỡ hàng hóa từ tàu biển hoặc phương tiện thủy nội địa và xếp lên một phương tiện vận tải khác hoặc ngược lại để tiếp tục hành trình theo hợp đồng vận tải, được thực hiện trong vùng nước, vùng đất cảng biển, cảng, bến thủy nội địa hoặc các khu vực chuyển tải.

44. Trung chuyển hàng hóa quốc tế là việc hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển từ nước ngoài vào khu vực trung chuyển tại bến cảng biển, cảng thủy nội địa Việt Nam, được lưu giữ trong một khoảng thời gian nhất định, sau đó xếp lên phương tiện vận tải khác để xuất khẩu sang nước thứ ba hoặc quốc gia, vùng lãnh thổ khác, dưới sự giám sát của cơ quan Hải quan và không làm thủ tục nhập khẩu vào Việt Nam.

45. Trung chuyển nội địa là việc hàng hóa được chuyển tải giữa các tàu biển vận tải nội địa hoặc giữa tàu biển và phương tiện thủy nội địa tại các bến cảng biển, cảng, bến thủy nội địa hoặc khu chuyển tải trong lãnh thổ Việt Nam nhằm tối ưu hóa chuỗi vận tải đa phương thức, thu gom hàng hóa từ các cảng vệ tinh về cảng cửa ngõ hoặc ngược lại.

46. Quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa là quy hoạch ngành quốc gia, cụ thể hóa quy hoạch tổng thể quốc gia về định hướng phát triển, sắp xếp, phân bố không gian, nguồn lực cho ngành kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa.

47. Quy hoạch chi tiết kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa là quy hoạch chi tiết ngành, có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành nhằm cụ thể hóa Quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa.

48. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn là quy hoạch chi tiết ngành, có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành nhằm cụ thể hóa Quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng hàng hải, Quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, Quy hoạch mạng lưới đường sắt, Quy hoạch mạng lưới đường bộ, Quy hoạch hệ thống cảng hàng không toàn quốc.

49. Mã định danh cảng biển là một chuỗi ký tự duy nhất được cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền cấp cho từng cảng biển, bến cảng, cầu cảng nhằm mục đích nhận diện, quản lý hoạt động hàng hải, thực hiện thủ tục hành chính điện tử và kết nối dữ liệu trong chuỗi cung ứng logistics quốc gia và quốc tế.

50. Tuyến đường thủy nội địa là 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 tuyến đường thủy nội địa là sông, kênh, rạch được xác định từ mép nước bờ này sang mép nước bờ kia ở mực nước trung bình cao nhiều năm và hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, ven bờ biển, ra đảo, nối các đảo được xác định bởi luồng và hành lang bảo vệ luồng.

51. Luồng đường thủy nội địa là phần giới hạn vùng nước được xác định bởi hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa, tọa độ giới hạn biên luồng và các công trình phụ trợ khác để bảo đảm an toàn cho hoạt động của tàu và các phương tiện thủy. Luồng đường thủy nội địa bao gồm: hệ thống báo hiệu, âu tàu, các công trình đưa phương tiện qua đập, thác, trên luồng; kè chính trị; hành lang và các công trình bảo vệ luồng; các công trình phụ trợ gắn liền với đường thủy nội địa.

52. Đường thủy nội địa bao gồm: luồng, âu tàu, các công trình đưa phương tiện qua đập, thác, trên luồng; kè chính trị; hành lang và các công trình bảo vệ luồng; các công trình phụ trợ gắn liền với đường thủy nội địa.

53. Báo hiệu đường thủy nội địa bao gồm phao, biển báo, đèn hiệu và thiết bị phụ trợ khác nhằm hướng dẫn giao thông cho phương tiện hoạt động trên đường thủy nội địa.

54. Kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa bao gồm: công trình đường thủy nội địa; hành lang bảo vệ công trình đường thủy nội địa, hệ thống công nghệ, thiết bị kỹ thuật và các công trình phụ trợ phục vụ cho hoạt động đường thủy nội địa.

55. Vùng nước thủy nội địa gồm: đường thủy nội địa, hành lang bảo vệ luồng, vùng nước trước cảng, bến thủy nội địa, vùng nước khu neo đậu và vùng nước có hoạt động giao thông đường thủy nội địa.

56. Hành lang bảo vệ luồng là phần giới hạn của vùng nước hoặc dải đất dọc hai bên luồng được lắp đặt báo hiệu để bảo vệ luồng và bảo đảm an toàn vận tải giao thông.

57. Hành lang bảo vệ kết cấu hạ tầng là phạm vi không gian xung quanh kết cấu hạ tầng cần có biện pháp bảo vệ để bảo đảm an toàn cho con người, công trình và hoạt động hàng hải, đường thủy, được xác định là phạm vi trên không,

trên mặt đất, dưới lòng đất, trên mặt nước, dưới mặt nước có khoảng cách an toàn tùy thuộc từng loại công trình.

58. Thanh thải là việc loại bỏ các vật chướng ngại trên đường thủy nội địa.

59. Công trình kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa tạm là công trình phục vụ thi công có thời gian hoạt động đến khi hoàn thành việc thi công công trình; bến dân sinh, bến khách ngang sông phục vụ mục đích dân sinh của tổ chức, cá nhân; cảng hàng hóa phục vụ phát triển kinh tế - xã hội địa phương trong ngắn hạn.

60. Âu tàu là công trình chuyên dùng dâng nước, hạ nước để đưa phương tiện qua nơi có mực nước chênh lệch trên đường thủy nội địa.

61. Hoạt động giao thông đường thủy nội địa gồm hoạt động của người, phương tiện tham gia giao thông vận tải trên đường thủy nội địa; hoạt động quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, xây dựng, khai thác, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa; hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, cứu hộ giao thông đường thủy nội địa và quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa.

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

1. Hoạt động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa phải bảo đảm an toàn, an ninh, 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. Tàu quân sự nước ngoài đến, đi, hoạt động tại Việt Nam phải được phép của các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền theo quy định.

3. Hoạt động hàng hải, giao thông 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 giao thông vận tải.

4. Quản lý hoạt động hàng hải, giao thông 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.

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

1. Nhà nước có chính sách phát triển hàng hải 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, giao thông đường thủy nội địa.

3. 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 phát triển hiện đại, kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác, phát huy hiệu quả đầu tư.

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

5. Ưu tiên đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa tại khu vực có điều kiện địa lý thuận lợi, vùng kinh tế trọng điểm.

6. Hỗ trợ phát triển công nghiệp hàng hải và đường thủy nội địa Việt Nam, công nghiệp phụ trợ; khuyến khích, ưu đãi và hỗ trợ nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số; phát triển cảng xanh, cảng thông minh, vận tải biển và vận tải đường thủy nội địa phát thải thấp; bảo vệ môi trường; thúc đẩy sử dụng công nghệ và nhiên liệu thay thế, từng bước loại bỏ phương tiện lạc hậu, tiêu hao nhiều năng lượng, phát thải cao.

7. Ưu đãi về thuế, phí, tín dụng, đất đai đối với hoạt động đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác cảng xanh, cảng thông minh, vận tải biển và đường thủy nội địa xanh, công nghiệp đóng tàu sử dụng nhiên liệu thay thế, đội tàu sử dụng nhiên liệu thay thế; có chính sách ưu tiên đối với đội tàu dịch vụ tại cảng sử dụng nhiên liệu thay thế; nghiên cứu, sản xuất, nhập khẩu, phân phối và sử dụng nhiên liệu thay thế, đầu tư xây dựng, vận hành hạ tầng nhiên liệu thay thế.

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

9. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

**Điều 7. Nghiên cứu phát triển, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số, chuyển giao công nghệ trong hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa**

1. Việc nghiên cứu, phát triển, chuyển giao và ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa phải 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.

**Điều 8. 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; được kết nối, chia sẻ với dữ liệu quốc gia và các cơ sở dữ liệu khác có liên quan.

2. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và đường thủy chủ trì tổ chức xây dựng, quản lý khai thác cơ sở dữ liệu về hàng hải và đường thủy nội địa. 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.

3. Việc chia sẻ dữ liệu phải thực hiện thông qua nền tảng số, bảo đảm khả năng kết nối, đồng bộ và tuân thủ quy định của pháp luật về dữ liệu, bảo vệ dữ liệu cá nhân, an ninh mạng và theo quy định khác có liên quan của pháp luật.

4. Kinh phí xây dựng, duy trì và vận hành hệ thống cơ sở dữ liệu về hàng hải và đường thủy nội địa do ngân sách nhà nước bảo đảm và huy động từ các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa hoặc nguồn kinh phí hợp pháp khác.

5. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

### **Điều 9. Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa**

1. Hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa phải bảo đảm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường; giảm phát thải; áp dụng các biện pháp phòng ngừa, kiểm soát và khắc phục ô nhiễm; bảo đảm an toàn nhằm ngăn ngừa sự cố gây ô nhiễm môi trường biển và môi trường nước.

2. Hoạt động đầu tư, xây dựng, khai thác cảng, bến thủy nội địa; đóng mới, sửa chữa, khai thác tàu thuyền phải đáp ứng các yêu cầu, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về bảo vệ môi trường và giảm phát thải theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

3. Hoạt động cung ứng, sử dụng điện bờ; cung cấp, sử dụng nhiên liệu; thu gom, xử lý chất thải từ tàu thuyền; quản lý nước dẫn và cặn nước dẫn; quản lý, kiểm soát, giảm phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm khác phát sinh từ tàu thuyền phải tuân thủ quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

4. Ban hành kế hoạch thực hiện cam kết quốc tế của Việt Nam và chiến lược giảm phát thải khí nhà kính từ tàu của IMO theo quy định.

5. Doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa thực hiện kiểm kê, báo cáo phát thải, tham gia thị trường và các cơ chế trao đổi, bù trừ tín chỉ các-bon trong nước và quốc tế theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

6. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

### **Điều 10. 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. Đẩy mạnh việc tham gia các tổ chức quốc tế về hàng hải và đường thủy nội địa; ký kết, gia nhập và tổ chức thực hiện các điều ước quốc tế về hàng hải và đường thủy nội địa.

3. Thực hiện trách nhiệm của quốc gia thành viên tại các tổ chức quốc tế về hàng hải và đường thủy nội địa mà Việt Nam là thành viên .

4. Thúc đẩy sự phát triển của ngành hàng hải và đường thủy Việt Nam theo tiêu chuẩn và thông lệ quốc tế.

5. Tăng cường sự hiện diện của Việt Nam tại IMO, góp phần nâng cao vị thế, uy tín của Việt Nam trên trường quốc tế.

**Điều 11. 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 phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội trong hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa.

2. Vận chuyển, tàng trữ, giao nhận trái pháp luật 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 mà pháp luật cấm hoặc hạn chế vận chuyển.

3. Cố ý thực hiện các hành vi trái pháp luật 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 đường 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. 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.

7. Bố trí người điều khiển, 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.

8. Điều khiển, làm việc trên tàu thuyền hoặc giao tàu thuyền cho người đang trong tình trạng có nồng độ cồn trong máu hoặc hơi thở, có chất ma túy hoặc chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.

9. 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,

để nổ không đúng quy định; đón, trả người, xếp, dỡ hàng hóa không đúng nơi quy định.

10. 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.

11. 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.

12. Vi phạm quy định về báo hiệu, tín hiệu, quy tắc giao thông, hạn chế tạo sóng, khu vực cấm, khu vực hạn chế hoạt động; tổ chức đua hoặc tham gia đua trái phép tàu thuyền; điều khiển phương tiện lạng lách, đánh võng hoặc thực hiện hành vi khác gây mất an toàn giao thông.

13. Các hành vi khác vi phạm pháp luật về hàng hải và giao thông đường thủy nội địa.

### **Điều 12. Nội dung quản lý nhà nước về hàng hải và đường thủy nội địa**

1. Xây dựng, phê duyệt, ban hành và chỉ đạo 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 theo quy định. Công bố vùng nước cảng biển, vùng nước đường 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 kinh doanh dịch vụ hàng hải, đường thủy nội địa.

5. Tổ chức đăng ký, đăng kiểm, đăng ký các quyền đối với tàu thuyền theo quy định. Quản lý việc thiết kế, đóng mới, sửa chữa, hoán cải, phá dỡ, khai thác, xuất khẩu, nhập khẩu tàu thuyền và các trang thiết bị, vật tư phục vụ hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa.

6. 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 phương tiện thủy nước ngoài và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan đến hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa.

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

8. Quản lý hoạt động khoa học, công nghệ, 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.

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

10. 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.

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

12. 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 13. 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, giao thông đường thủy nội địa.

2. Bộ Xây dựng chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải, giao thông đường thủy nội địa.

3. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, đường thủy nội địa thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa theo quy định của pháp luật.

4. Bộ, cơ quan ngang bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa.

5. Bộ Quốc phòng chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng, Bộ Công an, Bộ Nông nghiệp và Môi trường thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa trong lĩnh vực quốc phòng, an ninh theo quy định của Bộ luật này và pháp luật có liên quan.

6. Bộ Nông nghiệp và Môi trường chủ trì phối hợp với Bộ Xây dựng và các bộ, ngành liên quan trong việc xây dựng quy hoạch tổng hợp tài nguyên nước và hạ tầng thủy lợi lưu vực sông liên tỉnh; quản lý khai thác tài nguyên có liên quan đến luồng và hành lang bảo vệ luồng, bảo đảm an toàn giao thông, bảo vệ môi trường trên đường thủy nội địa; xây dựng quy hoạch đê điều và phòng, chống lũ của tuyến sông có đê; tổ chức thực hiện việc đặt, duy trì báo hiệu đường thủy nội địa đối với các công trình thủy lợi và thanh thải kịp thời các công trình thủy lợi không còn sử dụng nhưng ảnh hưởng tới luồng và hành lang bảo vệ luồng.

7. Bộ, cơ quan ngang bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải và đường thủy nội địa.

8. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm:

a) Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình

thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa tại địa phương.

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức, chỉ đạo các sở, ban, ngành trực thuộc và Ủy ban nhân dân cấp xã thực hiện các biện pháp bảo vệ kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, chống lấn, chiếm hành lang bảo vệ luồng, bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa và chịu trách nhiệm về trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa tại địa phương; tổ chức cứu nạn, giải quyết hậu quả các vụ tai nạn trên đường thủy nội địa trong phạm vi địa phương.

c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thực hiện quy hoạch chi tiết kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa theo thẩm quyền; xây dựng và tổ chức thực hiện nội dung phương án phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa trong quy hoạch tỉnh.

d) Tổ chức thực hiện việc tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về hàng hải, giao thông đường thủy nội địa.

đ) Kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về giao thông 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.

#### **Điều 14. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, đường thủy nội địa**

1. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, đường thủy nội địa là cơ quan thuộc Bộ Xây dựng giúp Bộ trưởng Bộ Xây dựng thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hàng hải và đường thủy nội địa.

2. Chi cục Hàng hải và Đường thủy là tổ chức thuộc Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, đường thủy nội địa, thực hiện chức năng tham mưu, thực hiện một số nhiệm vụ quản lý nhà nước và thực thi quy định của pháp luật chuyên ngành về hàng hải và giao thông đường thủy nội địa.

3. Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa thuộc Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, đường thủy nội địa thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa tại một hoặc nhiều cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và khu vực quản lý được giao.

4. Công chức hàng hải và đường thủy nội địa là người được tuyển dụng vào vị trí việc làm trong Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, đường thủy nội địa, trong biên chế và hưởng lương từ ngân sách nhà nước, được cấp, sử dụng trang phục, các chính sách đãi ngộ theo quy định của Chính phủ.

#### **Điều 15. Thanh tra Hàng hải Việt Nam**

1. Thanh tra hàng hải Việt Nam được thành lập theo quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; thanh tra việc chấp hành pháp luật chuyên ngành, pháp luật có liên quan đến điều ước quốc tế; thực hiện nhiệm vụ tiếp công dân, giải quyết khiếu nại, tố cáo và phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực theo quy định của pháp luật.

2. Nhiệm vụ, quyền hạn của Thanh tra hàng hải Việt Nam được thực hiện theo quy định pháp luật về thanh tra.

3. Thanh tra viên hàng hải được cấp thẻ thanh tra, trang bị đồng phục, phù hiệu, phương tiện và công cụ hỗ trợ theo quy định của pháp luật.

## **Chương II.**

# **KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI, KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA VÀ CẢNG CẠM**

## **Mục 1.**

### **QUY ĐỊNH CHUNG**

#### **Điều 16. Kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa**

1. Kết cấu hạ tầng hàng hải bao gồm: Luồng hàng hải, vùng quay trở, khu neo đậu, khu tránh trú bão và các vùng nước phục vụ hoạt động hàng hải; Cảng biển, khu bến cảng, bến cảng, cầu cảng, kho, bãi, bồn chứa, công trình xếp dỡ và công trình phụ trợ trong vùng đất, vùng nước cảng biển; Công trình bảo đảm an toàn hàng hải, bao gồm hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phục vụ điều hành, bảo đảm an toàn giao thông hàng hải; Công trình bảo vệ và chỉnh trị luồng, bao gồm đê, kè, đê chắn sóng và các công trình tương tự; Hệ thống kỹ thuật và công nghệ phục vụ quản lý, điều hành giao thông hàng hải, bao gồm hệ thống giám sát, điều phối, thông tin liên lạc và các hệ thống công nghệ chuyên ngành; Công trình, hạ tầng phụ trợ kết nối trực tiếp với cảng biển và luồng hàng hải phục vụ khai thác, vận hành cảng biển.

2. Kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa bao gồm: Luồng đường thủy nội địa; cảng thủy nội địa; bến thủy nội địa; khu neo đậu ngoài cảng; kè, đập giao thông; hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa; công trình, thiết bị phụ trợ: nhà trạm quản lý đường thủy nội địa, trạm AIS (hệ thống nhận dạng tự động) và hệ thống quản lý, giám sát, truyền dữ liệu kèm theo, thủy chí hoặc trạm đọc mức nước tự động, công trình, trang thiết bị phụ trợ khác; các tài sản kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa khác.

3. Chính phủ quy định chi tiết điều này.

#### **Điều 17. Cảng biển**

1. Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ, hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng.

2. Cảng quân sự, cảng cá và cảng, bến thủy nội địa nằm trong vùng nước cảng biển chịu sự quản lý nhà nước về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều

tiết giao thông, phòng, chống cháy, nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của Bộ luật này.

3. Hoạt động quân sự trong cảng do cơ quan có thẩm quyền thuộc Bộ Quốc phòng quản lý.

Việc phối hợp quản lý giữa cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải và cơ quan quân sự được thực hiện theo quy định của pháp luật.

4. Cảng xanh, cảng thông minh phải đáp ứng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và quy định về cảng xanh, cảng thông minh theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

5. Chính phủ quy định chi tiết Khoản 4 Điều này.

#### **Điều 18. Tiêu chí xác định cảng biển**

1. Có vùng nước nối thông với biển.

2. Có điều kiện địa lý tự nhiên đáp ứng yêu cầu xây dựng cầu, bến cảng, khu neo đậu, chuyển tải và luồng hàng hải cho tàu biển đến, rời, hoạt động an toàn.

3. Có lợi thế về giao thông hàng hải.

4. Là đầu mối giao thông phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa trong nước; vận chuyển hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và trung chuyển bằng đường biển.

#### **Điều 19. Phân loại cảng biển, bến cảng biển và công bố Danh mục cảng biển**

1. Cảng biển được phân loại như sau:

a) Cảng biển đặc biệt là cảng biển có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng và có chức năng trung chuyển quốc tế hoặc cảng cửa ngõ quốc tế;

b) Cảng biển loại I là cảng biển có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng;

c) Cảng biển loại II là cảng biển có quy mô vừa phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của vùng;

d) Cảng biển loại III là cảng biển có quy mô nhỏ phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

2. Bến cảng biển phân loại theo chủng loại hàng hóa xếp dỡ và phạm vi hoạt động kinh doanh.

3. Thủ tướng Chính phủ quyết định xếp loại cảng biển và công bố Danh mục cảng biển theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

4. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 Điều này.

#### **Điều 20. Chức năng cơ bản của cảng biển**

1. Là đầu mối giao thông vận tải, thực hiện chức năng tiếp nhận tàu biển, bốc dỡ, lưu giữ, trung chuyển hàng hóa, đón trả hành khách và kết nối vận tải đa phương thức.

2. Cung cấp dịch vụ logistics và dịch vụ hàng hải, bao gồm lưu kho, phân phối, dịch vụ giá trị gia tăng, hoa tiêu, lai dắt, cung ứng, sửa chữa tàu biển và các dịch vụ liên quan khác; kết nối, chia sẻ dữ liệu và ứng dụng công nghệ số trong quản lý, khai thác cảng và chuỗi cung ứng.

3. Là trung tâm thúc đẩy phát triển công nghiệp, thương mại, khu kinh tế và hoạt động sản xuất, xuất khẩu, nhập khẩu; tạo động lực thúc đẩy du lịch, đô thị và kinh tế biển.

4. Là địa điểm thực hiện quản lý nhà nước về hải quan, kiểm dịch, biên phòng và các chức năng quản lý chuyên ngành khác; Bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn hàng hải, bảo vệ môi trường và thực hiện chuyển đổi xanh trong hoạt động cảng biển theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế.

**Điều 21. Nguyên tắc đặt tên cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước**

Cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước phải được đặt tên và theo nguyên tắc sau đây:

1. Cảng biển được đặt tên theo tỉnh, thành phố có cảng biển khi lập quy hoạch;

2. Bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước được đặt tên khi lập dự án đầu tư xây dựng và được công bố theo đề nghị của chủ đầu tư, cơ quan, tổ chức liên quan.

3. Không đặt tên trùng hoặc gây nhầm lẫn với tên của cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao và khu nước, vùng nước đã công bố hoặc không đúng với tên gọi, chức năng của cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao và khu nước, vùng nước đó.

4. Không sử dụng tên cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang, tên của tổ chức chính trị, tổ chức chính trị - xã hội để làm toàn bộ hoặc một phần tên riêng của cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao và khu nước, vùng nước, trừ trường hợp có sự đồng ý của cơ quan, đơn vị hoặc tổ chức đó.

5. Không sử dụng từ ngữ, ký hiệu vi phạm truyền thống lịch sử, văn hóa, đạo đức và thuần phong mỹ tục của dân tộc để đặt tên.

**Điều 22. Thẩm quyền đặt tên cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao và khu nước, vùng nước**

1. Cơ quan có thẩm quyền phê duyệt quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng hàng hải quyết định đặt tên cảng biển.

2. Tổ chức, cá nhân đầu tư, khai thác quyết định đặt tên, đổi tên bến cảng, cầu cảng, bến phao và khu nước, vùng nước.

**Điều 23. Công bố mở, đóng bến cảng, cầu cảng, bến phao, luồng hàng hải, khu nước, vùng nước cảng biển**

1. Bến cảng, cầu cảng, bến phao, luồng hàng hải, khu nước, vùng nước thực hiện công bố theo quy định của pháp luật.

2. Chính phủ quy định thẩm quyền, điều kiện, thủ tục công bố mở, đóng cảng biển, cầu cảng, bến cảng, bến phao, luồng hàng hải, khu nước, vùng nước, vùng nước cảng biển, và hoạt động hàng hải tại cảng biển.

**Điều 24. Cảng, bến thủy nội địa**

**PA 1:**

1. Cảng thủy nội địa là hệ thống công trình bao gồm vùng đất và vùng nước cảng thủy nội địa được quy hoạch, đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt thiết bị cho tàu thuyền xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng thủy nội địa có quy mô từ 02 cầu cảng trở lên.

Vùng đất cảng được giới hạn để xây dựng cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, lắp đặt thiết bị và công trình phụ trợ khác.

Vùng nước cảng được giới hạn để thiết lập vùng nước trước cầu cảng, vùng quay trở, khu neo đậu, khu chuyên tải, khu hạ tải, khu tránh bão;

2. Bến thủy nội địa là công trình độc lập, gồm vùng đất và vùng nước trước bến để phương tiện thủy nội địa neo đậu, xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ hỗ trợ khác. Bến thủy nội địa có quy mô gồm 01 cầu cảng.

**PA 2:**

1. Cảng thủy nội địa là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho phương tiện thủy nội địa, tàu biển bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng thủy nội địa có một hoặc nhiều bến thủy nội địa. Bến thủy nội địa có một hoặc nhiều cầu cảng.

2. Cảng, bến quân sự, công an, cảng cá nằm trong vùng nước thủy nội địa phải chấp hành an toàn, an ninh, điều tiết giao thông, phòng, chống cháy, nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của Bộ luật này và các Luật chuyên ngành.

3. Cảng, bến thủy nội địa trước khi đưa vào khai thác phải được công bố hoạt động.

4. Chính phủ quy định chi tiết khoản 3 Điều này.

**Điều 25. Tiêu chí xác định cảng, bến thủy nội địa**

**PA 1:**

1. Có điều kiện địa lý tự nhiên đáp ứng yêu cầu xây dựng cảng, bến thủy nội địa và luồng đường thủy nội địa cho tàu, thuyền, phương tiện thủy nội địa đến, rời, hoạt động an toàn.

2. Có lợi thế về giao thông đường thủy nội địa.
3. Là đầu mối giao thông đường thủy nội địa phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa trong địa phương hoặc liên vùng.

**PA 2:**

1. Là đầu mối giao thông đường thủy nội địa phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa, hành khách.
2. Tiếp nhận phương tiện thủy nội địa, tàu biển thực hiện xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và các dịch vụ hỗ trợ khác.

**Điều 26. Chức năng cảng, bến thủy nội địa****PA 1:**

1. Là đầu mối giao thông vận tải đường thủy nội địa, thực hiện chức năng xếp dỡ, lưu trữ, trung chuyển hàng hóa, đón trả hành khách và kết nối vận tải đa phương thức.
2. Cung cấp dịch vụ cảng, bến, dịch vụ logistics, kho bãi, lưu giữ, phân phối hàng hóa và các dịch vụ giá trị gia tăng khác;
3. Thực hiện các chức năng khác theo quy định của pháp luật.

**PA 2:**

1. Thực hiện xếp dỡ, lưu trữ, trung chuyển hàng hóa, đón trả hành khách và kết nối vận tải đa phương thức.
2. Cung cấp dịch vụ cảng, bến; dịch vụ logistics; kho bãi, phân phối hàng hóa và các dịch vụ giá trị gia tăng khác.
3. Thực hiện các chức năng khác.

**Điều 27. Phân loại cảng, bến thủy nội địa****PA 1:**

1. Cảng thủy nội địa gồm cảng tổng hợp, cảng hàng hóa, cảng hành khách và cảng chuyên dùng, có khả năng tiếp nhận phương tiện lớn nhất từ 500 tấn trở lên hoặc tàu có sức chở từ 70 khách trở lên.
2. Bến thủy nội địa gồm bến tổng hợp, bến hàng hóa, bến hành khách, bến chuyên dùng và bến khách ngang sông, có khả năng tiếp nhận phương tiện dưới 500 tấn hoặc phương tiện có sức chở dưới 70 khách.
3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an căn cứ vào quy mô và phạm vi ảnh hưởng của cảng thủy nội địa thuộc thẩm quyền quản lý của mình, quy định tiêu chí phân loại cảng, bến, công bố danh mục cảng, bến thủy nội địa; phân cấp kỹ thuật, quy định tiêu chuẩn cấp kỹ thuật của cảng, bến thủy nội địa và tiêu chuẩn của cảng, bến thủy nội địa.

**PA 2:**

1. Cảng, bến thủy nội địa được phân loại theo loại hàng khai thác gồm: cảng, bến tổng hợp; cảng, bến hàng hóa; cảng, bến hành khách và cảng, bến chuyên dùng.

2. Các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động kinh doanh vận tải thủy không được xếp dỡ hàng hóa, hành khách tại cảng, bến thủy nội địa chưa được cấp phép hoạt động.

**Điều 28. Nguyên tắc đặt tên, đổi tên cảng, bến thủy nội địa**

**PA 1:**

1. Cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu được đặt tên khi lập quy hoạch.
2. Không đặt tên cảng, bến thủy nội địa trùng nhau trên một địa bàn cấp tỉnh, không gây nhầm lẫn với tên của cảng, bến thủy nội địa đã công bố mở hoặc không đúng với tên gọi, chức năng của cảng, bến thủy nội địa đó;
3. Không sử dụng tên cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang, tên của tổ chức chính trị, tổ chức chính trị - xã hội để đặt tên hoặc một phần tên riêng của cảng, bến thủy nội địa trừ trường hợp có sự đồng ý của cơ quan, đơn vị hoặc tổ chức đó;
4. Không sử dụng từ ngữ, ký hiệu vi phạm truyền thống lịch sử, văn hóa, đạo đức và thuần phong mỹ tục của dân tộc để đặt tên cảng, bến thủy nội địa;
5. Tên cảng, bến thủy nội địa viết bằng tiếng Việt, có thể kèm theo tên bằng tiếng Anh, bắt đầu là cụm từ “Cảng thủy nội địa” hoặc “Bến thủy nội địa”, tiếp theo là tên riêng của cảng, bến thủy nội địa.

**PA 2:**

1. Cảng, bến thủy nội địa phải được đặt tên và theo nguyên tắc sau:
  - a) Cảng thủy nội địa được đặt tên theo tỉnh, thành phố có cảng thủy nội địa khi lập quy hoạch;
  - b) Bến cảng, cầu cảng được đặt tên khi lập dự án đầu tư xây dựng và được công bố theo đề nghị của chủ đầu tư, cơ quan, tổ chức liên quan.
  - c) Không đặt tên cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu trùng nhau trên một địa bàn cấp tỉnh, không gây nhầm lẫn với tên của cảng, bến thủy nội địa đã công bố mở hoặc không đúng với chức năng của cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu;
  - d) Không sử dụng tên cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang, tên của tổ chức chính trị, tổ chức chính trị - xã hội để đặt tên hoặc một phần tên riêng của cảng, bến thủy nội địa trừ trường hợp có sự đồng ý của cơ quan, đơn vị hoặc tổ chức đó;
  - đ) Không sử dụng từ ngữ, ký hiệu vi phạm truyền thống lịch sử, văn hóa, đạo đức và thuần phong mỹ tục của dân tộc để đặt tên cảng, bến thủy nội địa;
  - e) Tên cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu bắt đầu là cụm từ “Cảng thủy nội địa” hoặc “Bến thủy nội địa”, tiếp theo là tên riêng của cảng, bến thủy nội địa.

**Điều 29. Thẩm quyền đặt tên, đổi tên cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu**

1. Cơ quan có thẩm quyền phê duyệt quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa quyết định đặt tên cảng thủy nội địa.

2. Tổ chức, cá nhân đầu tư, khai thác quyết định đặt tên, đổi tên cảng, bến thủy nội địa.

### **Điều 30. Công bố mở, đóng cảng, bến thủy nội địa**

1. Cảng, bến thủy nội địa thực hiện công bố theo quy định của pháp luật.

2. Chính phủ quy định chi tiết điều này.

### **Điều 31. Cảng cạn**

1. 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.

2. Chính phủ quy định chi tiết về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn.

### **Điều 32. Chức năng của cảng cạn**

1. Tiếp nhận, bốc dỡ, lưu kho, bãi, chuyên tải hàng hóa container hoặc các loại hàng hóa khác và tổ chức vận tải đa phương thức; kết nối hạ tầng giao thông nội vùng với hệ thống cảng biển, cảng hàng không, cửa khẩu và mạng lưới vận tải quốc tế.

2. Cung cấp hạ tầng kỹ thuật và không gian làm việc để cơ quan nhà nước thực hiện kiểm soát hải quan, kiểm tra chuyên ngành, các dịch vụ công và thủ tục hành chính liên quan đến xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa; thực hiện vai trò là điểm thông quan nội địa và cửa khẩu đối với hàng hóa vận chuyển quốc tế.

3. Cung cấp các dịch vụ hậu cần (logistics) tích hợp và giá trị gia tăng, bao gồm: tập kết, chia lẻ, đóng gói, nhãn mác, xử lý hàng hóa, sửa chữa và vệ sinh container và các dịch vụ hỗ trợ khác.

4. Điều phối luồng hàng hóa, hỗ trợ giải tỏa áp lực hạ tầng giao thông và tình trạng ùn tắc tại hệ thống cảng biển; là động lực thúc đẩy hình thành các trung tâm phân phối, vùng công nghiệp và đô thị vệ tinh trong nội địa.

5. Thực hiện chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ cảng thông minh và các tiêu chuẩn về tăng trưởng xanh; thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường, giảm phát thải carbon và bảo đảm an ninh, an toàn trong quy trình vận hành chuỗi logistics nội địa.

### **Điều 33. Tiêu chí xác định cảng cạn**

1. Gắn với các hành lang vận tải chính, kết nối tới cảng biển phục vụ phát triển kinh tế vùng.

2. Phải có ít nhất hai phương thức vận tải để tạo điều kiện tổ chức vận tải đa phương thức hoặc kết nối trực tiếp với một phương thức vận tải có năng lực cao.

3. Bảo đảm đủ diện tích để bố trí nơi làm việc cho các cơ quan, tổ chức hữu quan.

**Điều 34. Mở, tạm dừng, đóng cảng cạn và trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước tại cảng cạn**

1. Chính phủ quy định thẩm quyền, điều kiện, thủ tục công bố mở, tạm dừng và đóng cảng cạn.

2. Các cơ quan quản lý nhà nước về an ninh, kiểm dịch, hải quan, thuế và các cơ quan quản lý nhà nước khác thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn tại cảng cạn theo quy định của pháp luật.

3. Cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên tại cảng cạn được đặt trụ sở làm việc trong cảng cạn. Doanh nghiệp cảng cạn có trách nhiệm tạo điều kiện thuận lợi cho các cơ quan này thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của mình.

**Mục 2.**

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

**Điều 35. 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, thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tại điểm c, d, e, khoản 1 Điều này thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch và pháp luật về hàng hải, đường thủy nội địa.

4. Chính phủ quy định chi tiết Khoản 3 Điều này.

**Mục 3.**

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

**Điều 36. Đầu tư kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa, cảng cạn**

1. Việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn phải tuân thủ quy hoạch kết cấu hạ tầng được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt theo quy định của Bộ luật này; phù hợp với quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng và pháp luật có liên quan.

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

3. Nhà nước thống nhất quản lý đối với hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn; 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. Nhà nước 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 liên quan đến quốc phòng, an ninh, chủ quyền quốc gia.

4. 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, sử dụng hiệu quả tài nguyên và bảo vệ môi trường.

5. Dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển là dự án có tính chất đặc thù, liên quan đến lợi ích công cộng, quốc phòng, an ninh và chủ quyền quốc gia; việc quyết định chủ trương đầu tư, thẩm định, phê duyệt và tổ chức thực hiện phải bảo đảm yêu cầu quản lý nhà nước chặt chẽ theo quy định của pháp luật có liên quan.

6. Trong quá trình chuẩn bị, thẩm định và triển khai dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn, chủ đầu tư có trách nhiệm lấy ý kiến cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn theo quy định của pháp luật. Chính phủ quy định chi tiết thẩm quyền, nội dung, điều kiện, trình tự, thủ tục lấy ý kiến.

### **Điều 37. Lựa chọn Nhà đầu tư 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 và quy định của Bộ luật này.

2. Các dự án có tính chất quan trọng, ảnh hưởng lớn đến phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng và bảo đảm quốc phòng, an ninh phải áp dụng tiêu chí lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của Bộ luật này gồm:

- a) Dự án đầu tư mới tổng thể khu bến cảng thuộc cảng biển loại đặc biệt;
- b) Dự án đầu tư mới khu bến cảng container trung chuyên quốc tế;
- c) Dự án đầu tư khu cảng, bến thủy nội địa đầu mối khu vực.

3. Chính phủ quy định chi tiết tiêu chí, thẩm quyền, trình tự, thủ tục lựa chọn nhà đầu tư đối với các dự án quy định tại khoản 2 Điều này.

**Điều 38. Ưu đãi và hỗ trợ đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn**

1. Nhà nước thực hiện chính sách ưu đãi và hỗ trợ đầu tư nhằm huy động, phân bổ hiệu quả các nguồn lực để phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn theo hướng đồng bộ, hiện đại; gắn với chuyển đổi số, phát triển hạ tầng xanh, thích ứng với biến đổi khí hậu và giảm phát thải khí nhà kính.

2. Các dự án, hoạt động đầu tư sau đây được xem xét áp dụng cơ chế ưu đãi và hỗ trợ đặc thù theo quy định của Bộ luật này và pháp luật có liên quan:

a) Đầu tư xây dựng cảng biển cửa ngõ, cảng trung chuyển quốc tế, cảng thủy nội địa đầu mối;

b) Đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp, duy tu, nạo vét luồng hàng hải, luồng đường thủy nội địa công cộng;

c) Đầu tư phát triển hạ tầng cảng xanh, cảng thông minh; ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại, chuyển đổi số trong quản lý, vận hành và khai thác kết cấu hạ tầng;

d) Đầu tư hệ thống thu gom, xử lý chất thải, kiểm soát ô nhiễm và hệ thống cung cấp năng lượng sạch cho tàu thuyền hoạt động tại cảng.

3. Việc áp dụng ưu đãi và hỗ trợ đầu tư quy định tại Điều này phải bảo đảm các nguyên tắc sau đây:

a) Phù hợp với quy hoạch, chiến lược phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn; bảo đảm hiệu quả đầu tư, công khai, minh bạch và đúng mục tiêu chính sách;

b) Ưu tiên bố trí, sử dụng hợp lý khu vực biên, vùng nước cảng biển, đất bãi bồi ven sông và các nguồn lực tài nguyên khác theo quy định của pháp luật để thực hiện dự án;

c) Nhà nước hỗ trợ từ ngân sách nhà nước đối với các công trình kết nối hạ tầng giao thông công cộng đến cảng và các công trình hàng hải, đường thủy nội địa công cộng; hỗ trợ đầu tư xây dựng cảng thủy nội địa đầu mối theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước và đầu tư công;

d) Hỗ trợ phát triển công nghiệp hàng hải và đường thủy nội địa Việt Nam, công nghiệp phụ trợ; khuyến khích, ưu đãi và hỗ trợ hoạt động nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số; phát triển cảng xanh, cảng thông minh, vận tải biển và vận tải đường thủy nội địa phát thải thấp; bảo vệ môi trường; thúc đẩy việc sử dụng công nghệ và nhiên liệu thay thế, từng bước loại bỏ phương tiện lạc hậu, tiêu hao nhiều năng lượng, phát thải cao;

đ) Áp dụng chính sách ưu đãi về thuế, phí, tín dụng, đất đai đối với hoạt

động đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác cảng xanh, cảng thông minh, vận tải biển và đường thủy nội địa xanh, công nghiệp đóng tàu sử dụng nhiên liệu thay thế, đội tàu sử dụng nhiên liệu thay thế; có chính sách ưu tiên đối với đội tàu dịch vụ tại cảng sử dụng nhiên liệu thay thế; nghiên cứu, sản xuất, nhập khẩu, phân phối và sử dụng nhiên liệu thay thế, đầu tư xây dựng, vận hành hạ tầng nhiên liệu thay thế;

e) Áp dụng cơ chế ưu đãi, hỗ trợ về trình tự, thủ tục đầu tư đối với dự án nạo vét duy tu luồng hàng hải, luồng đường thủy nội địa; thực hiện cơ chế đặc thù về khai thác tài nguyên và nghĩa vụ tài chính theo quy định của pháp luật nhằm bù đắp chi phí đầu tư đối với dự án nạo vét duy tu kết hợp thu hồi sản phẩm nạo vét.

4. Việc áp dụng ưu đãi, hỗ trợ đầu tư phải gắn với yêu cầu quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải, đường thủy nội địa; bảo đảm quốc phòng, an ninh, chủ quyền quốc gia, lợi ích quốc gia và phát triển bền vững.

5. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

### **Điều 39. Thời hạn hoạt động và chuyển giao dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển**

#### **PA 1 (hết thời hạn → thu hồi):**

1. Thời hạn hoạt động của dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư; không quá 70 năm đối với dự án trong khu kinh tế và không quá 50 năm đối với dự án ngoài khu kinh tế.

2. Khi hết thời hạn hoạt động của dự án hoặc khi dự án bị chấm dứt hoạt động trước thời hạn theo quy định của pháp luật, Nhà nước thực hiện thu hồi dự án. Nhà đầu tư có trách nhiệm:

a) Bàn giao nguyên trạng toàn bộ kết cấu hạ tầng bến cảng biển, bao gồm cầu cảng, kè, luồng, đê chắn sóng, công trình phụ trợ và các tài sản gắn liền với đất, đất có mặt nước cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền;

b) Bàn giao đầy đủ hồ sơ, tài liệu liên quan đến đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác công trình;

c) Hoàn thành toàn bộ nghĩa vụ tài chính đối với Nhà nước theo quy định của pháp luật;

d) Trường hợp không tiếp tục khai thác hoặc theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, thực hiện tháo dỡ công trình, thanh thải, hoàn nguyên môi trường theo quy định của pháp luật.

Việc bàn giao quy định tại khoản này không được bồi hoàn, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.

3. Tài sản kết cấu hạ tầng bến cảng biển thuộc diện bàn giao quy định tại khoản 2 Điều này bảo đảm không trong tình trạng thế chấp, cho thuê, cầm cố tại thời điểm bàn giao không được dùng để thế chấp, bảo đảm thực hiện nghĩa vụ

dân sự trước thời điểm bàn giao, trừ trường hợp được cơ quan nhà nước có thẩm quyền chấp thuận bằng văn bản nhằm mục đích tái đầu tư, nâng cấp công trình. Giao dịch vi phạm quy định này không có hiệu lực pháp luật.

4. Sau khi tiếp nhận, Nhà nước tổ chức quản lý, khai thác hoặc thực hiện lựa chọn nhà đầu tư, đơn vị khai thác theo quy định của pháp luật.

5. Nhà đầu tư đang khai thác dự án trước thời điểm hết hạn được ưu tiên tham gia lựa chọn lại để tiếp tục đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng biển nếu đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Không vi phạm quy định của pháp luật trong quá trình đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác dự án;

b) Hoàn thành đầy đủ nghĩa vụ tài chính với Nhà nước;

c) Đáp ứng yêu cầu về năng lực tài chính, kinh nghiệm, trình độ quản lý, công nghệ, bảo vệ môi trường và các tiêu chí chuyên ngành;

Việc ưu tiên được thực hiện theo nguyên tắc bảo đảm công khai, minh bạch, cạnh tranh và không làm hạn chế sự tham gia của các nhà đầu tư khác theo quy định của pháp luật.

6. Nhà nước là đại diện chủ sở hữu đối với đất, vùng nước và kết cấu hạ tầng bến cảng biển; việc tổ chức khai thác sau khi thu hồi được thực hiện thông qua các hình thức phù hợp theo quy định của pháp luật, bảo đảm hài hòa lợi ích giữa Nhà nước và nhà đầu tư.

7. Đối với các dự án đã được cấp phép đầu tư trước ngày Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện gia hạn, khi hết thời hạn hoạt động thì thực hiện thu hồi và chuyển giao theo quy định tại Điều này. Đối với các dự án đã được gia hạn theo quy định của pháp luật về đầu tư thì tiếp tục thực hiện đến hết thời hạn gia hạn; sau khi kết thúc thời hạn gia hạn, việc xử lý tài sản thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều này.

8. Chính phủ quy định chi tiết trình tự, thủ tục thu hồi, chuyển giao, tiếp nhận, quản lý và lựa chọn nhà đầu tư, đơn vị khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng biển sau khi hết thời hạn hoạt động của dự án.

#### **PA 2 (hết thời hạn → xem xét gia hạn có điều kiện):**

1. Thời hạn hoạt động của dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư; không quá 70 năm đối với dự án trong khu kinh tế và không quá 50 năm đối với dự án ngoài khu kinh tế.

2. Khi hết thời hạn hoạt động, nhà đầu tư được xem xét gia hạn thời hạn hoạt động của dự án theo quy định của pháp luật về đầu tư và quy định tại Điều này.

3. Việc gia hạn thời hạn hoạt động của dự án chỉ được xem xét khi đáp ứng đầy đủ các điều kiện sau đây:

a) Dự án phù hợp với quy hoạch kết cấu hạ tầng cảng biển, kết cấu hạ tầng

đường thủy nội địa, định hướng phát triển kinh tế - xã hội tại thời điểm xem xét gia hạn;

b) Nhà đầu tư không vi phạm quy định của pháp luật trong quá trình đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác dự án;

c) Nhà đầu tư đã hoàn thành đầy đủ nghĩa vụ tài chính đối với Nhà nước;

d) Dự án bảo đảm hiệu quả khai thác, sử dụng kết cấu hạ tầng theo yêu cầu của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền;

đ) Đáp ứng yêu cầu về bảo vệ môi trường, chuyển đổi xanh, ứng dụng khoa học và công nghệ, chuyển đổi số theo quy định của pháp luật;

e) Bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh, chủ quyền quốc gia;

g) Có phương án đầu tư bổ sung, nâng cấp, hiện đại hóa kết cấu hạ tầng bên cảng biển trong thời gian gia hạn.

4. Việc gia hạn thời hạn hoạt động của dự án phải gắn với cơ chế quản lý, khai thác và chia sẻ lợi ích giữa Nhà nước và nhà đầu tư; trong đó:

a) Nhà nước là đại diện chủ sở hữu đối với đất, vùng nước và kết cấu hạ tầng bên cảng biển;

b) Giá trị quyền sử dụng đất, vùng nước và kết cấu hạ tầng cơ bản được xem là phần tham gia của Nhà nước trong dự án;

c) Nhà đầu tư có trách nhiệm thực hiện nghĩa vụ tài chính bổ sung, bao gồm tiền thuê đất, thuê mặt nước, các khoản nộp ngân sách nhà nước hoặc cơ chế chia sẻ doanh thu, lợi nhuận theo quy định của pháp luật.

5. Trường hợp không đủ điều kiện gia hạn hoặc không được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận gia hạn, việc xử lý dự án được thực hiện theo quy định về thu hồi, chuyển giao dự án khi hết thời hạn hoạt động.

6. Chính phủ quy định chi tiết điều kiện, thẩm quyền, trình tự, thủ tục gia hạn thời hạn hoạt động của dự án; cơ chế quản lý, khai thác và chia sẻ lợi ích giữa Nhà nước và nhà đầu tư.

#### **Mục 4.**

### **KHAI THÁC KẾT CẤU HẠ TẦNG**

**Điều 40. Nguyên tắc quản lý khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa**

1. Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa được Nhà nước thống nhất quản lý, bảo đảm đồng bộ với chiến lược, quy hoạch và yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh, chủ quyền, an toàn, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

2. Việc quản lý kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa được thực hiện theo quy định tại Bộ Luật này và pháp luật có liên quan.

3. Công khai, minh bạch trong đầu tư, quản lý và khai thác; sử dụng hiệu quả kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa.

4. Nhà nước khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước và ngoài nước thực hiện đầu tư vốn, khoa học và công nghệ để phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa.

5. Giám sát, thanh tra, kiểm tra, kiểm toán theo quy định; mọi hành vi vi phạm pháp luật về quản lý kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa phải được xử lý kịp thời, nghiêm minh theo quy định của pháp luật.

**Điều 41. Khai thác kết cấu hạ tầng đầu tư bằng ngân sách nhà nước**

1. Phương thức khai thác

Việc quản lý khai thác kết cấu hạ tầng được đầu tư bằng ngân sách nhà nước được thực hiện đối với toàn bộ hoặc một phần kết cấu hạ tầng hàng hải theo các phương thức sau đây:

a) Đối tượng được giao quản lý kết cấu hạ tầng trực tiếp tổ chức khai thác kết cấu hạ tầng;

b) Chuyển nhượng quyền thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng;

c) Cho thuê quyền khai thác kết cấu hạ tầng;

d) Chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác kết cấu hạ tầng;

đ) Phương thức khác theo quy định của pháp luật.

2. Nội dung, trình tự thực hiện các phương thức khai thác quy định tại khoản 1 Điều này được thực hiện theo quy định tại Bộ Luật này và quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

3. Đối với kết cấu hạ tầng phục vụ mục đích công cộng, Nhà nước bố trí ngân sách từ nguồn kinh phí chi thường xuyên để giao nhiệm vụ/đặt hàng/ đấu thầu cung cấp dịch vụ quản lý vận hành, bảo trì.

4. Đối với kết cấu hạ tầng (toàn bộ hoặc một phần) được hình thành từ nguồn vốn nhà nước và nguồn vốn doanh nghiệp, doanh nghiệp có trách nhiệm hoàn trả vốn đầu tư cho nhà nước, nhận chuyển giao từ nhà nước và tổ chức quản lý khai thác.

5. Kết cấu hạ tầng (toàn bộ hoặc một phần) được chuyển đổi công năng, chuyển đổi tính chất, mục đích sử dụng để quản lý khai thác phục vụ phát triển kinh tế xã hội, phục vụ an ninh, quốc phòng, khai thác có hiệu quả, phù hợp quy hoạch chuyên ngành.

6. Chính phủ quy định chi tiết khoản 4 và khoản 5 Điều này.

**Điều 42. Khai thác kết cấu hạ tầng đầu tư ngoài ngân sách nhà nước**

1. Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa quyết định hình thức quản lý, khai thác theo quy định của pháp luật.

2. Chủ sở hữu, đơn vị khai thác có trách nhiệm lập, quản lý hồ sơ, bảo vệ, bảo trì kết cấu hạ tầng, thực hiện chế độ báo cáo và thực hiện nghĩa vụ tài chính trong khai thác kết cấu hạ tầng theo quy định; bàn giao lại kết cấu hạ tầng khi Nhà nước có quyết định thu hồi.

3. Kết cấu hạ tầng do doanh nghiệp đầu tư (gồm luồng chuyên dùng, khu chuyên tải) được chuyển thành kết cấu hạ tầng công cộng theo quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa được cấp có thẩm quyền phê duyệt và được xem xét hoàn trả một phần vốn đầu tư (nếu có).

4. Chính phủ quy định chi tiết khoản 3 Điều này.

**Điều 43. Khai thác kết cấu hạ tầng từ các dự án chấm dứt hoạt động**

1. Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa thuộc dự án chấm dứt hoạt động hoặc không được gia hạn thời gian hoạt động được bàn giao cho Nhà nước để quản lý khai thác.

2. Việc quản lý, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng sau khi bàn giao thực hiện theo quy định tại Bộ Luật này và pháp luật có liên quan.

3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

**Điều 44. Bảo đảm an toàn hàng hải**

1. Bảo đảm an toàn hàng hải gồm các hoạt động sau đây:

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

2. Tổ chức và quản lý bảo đảm an toàn hàng hải thuộc trách nhiệm của Nhà nước, bao gồm: Xây dựng, tổ chức thực hiện theo quy hoạch hệ thống kết cấu hạ tầng phục vụ bảo đảm an toàn hàng hải; Quản lý đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng phục vụ bảo đảm an toàn hàng hải; Ban hành, áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật; Tổ chức kiểm tra, giám sát, đánh giá chất lượng cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải; Tổ chức hệ thống thông tin, điều hành và điều tiết bảo đảm an toàn hàng hải.

3. Cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải 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.

4. Dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải bao gồm:

- a) Vận hành, bảo trì hệ thống báo hiệu hàng hải công cộng;
- b) Vận hành, bảo trì hệ thống thông tin an toàn và cứu nạn hàng hải;
- d) Vận hành, bảo trì hệ thống công nghệ thông tin phục vụ quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải;
- đ) Xử lý, truyền phát thông tin an ninh hàng hải;
- e) Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải;
- g) Hoa tiêu hàng hải;
- h) Điều tiết bảo đảm an toàn hàng hải;
- i) Thông báo hàng hải;
- k) Khảo sát định kỳ luồng, vùng nước, khu nước công cộng trong vùng nước cảng biển phục vụ công bố thông báo hàng hải;
- l) Bảo trì, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng hàng hải;

- m) Thanh thải vật chướng ngại ảnh hưởng đến an toàn hàng hải;
- n) Nhiệm vụ đột xuất bảo đảm an toàn hàng hải;
- o) Các dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải khác theo quy định của pháp luật.

5. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

**Điều 45. Bảo đảm an toàn đường thủy nội địa**

1. Bảo đảm an toàn đường thủy nội địa gồm các hoạt động sau đây:

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

2. Tổ chức và quản lý bảo đảm an toàn đường thủy nội địa là việc thiết lập và vận hành hệ thống bảo đảm an toàn đường thủy nội địa, bao gồm việc tổ chức thực hiện quy hoạch, quản lý đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, tổ chức khai thác hệ thống bảo đảm an toàn đường thủy nội địa.

3. Dịch vụ bảo đảm an toàn đường thủy nội địa bao gồm:

- a) Thiết lập, vận hành, duy trì, bảo trì báo hiệu đường thủy nội địa, luồng đường thủy nội địa;
- b) Bảo trì, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa;
- c) Khảo sát, xây dựng và thông báo luồng đường thủy nội địa;
- d) Điều tiết, chống va trôi bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa;
- đ) Xây dựng và phát hành tài liệu, ấn phẩm an toàn đường thủy nội địa;
- e) Tìm kiếm, cứu nạn đường thủy nội địa;
- g) Thanh thải chướng ngại vật ảnh hưởng đến an toàn đường thủy nội địa;
- h) Các dịch vụ bảo đảm an toàn đường thủy nội địa khác theo quy định của pháp luật.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

**Điều 46. 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. Chính phủ quy định chi tiết về điều kiện, thẩm quyền, trình tự thủ tục thiết lập thiết lập kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa tạm thời.

**Điều 47. Thiết lập công trình hàng hải, đường thủy nội địa khẩn cấp**

1. Trong trường hợp cần thiết nhằm bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn hàng hải, an ninh kinh tế, an ninh năng lượng; phòng, chống thiên tai; ứng phó sự cố hoặc yêu cầu cấp bách khác, cơ quan có thẩm quyền quyết định thiết lập công trình hàng hải, đường thủy khẩn cấp.

2. Việc thiết lập công trình khẩn cấp quy định tại khoản 1 Điều này được thực hiện theo thủ tục rút gọn, không thực hiện đầy đủ các thủ tục về quy hoạch,

đầu tư xây dựng theo quy định của pháp luật có liên quan nhưng phải bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường.

3. Chính phủ quy định chi tiết về điều kiện, thẩm quyền, trình tự thủ tục thiết lập thiết lập kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa khẩn cấp.

**Điều 48. Bến cảng, cầu cảng được khai thác trong điều kiện đặc thù**

1. Bến cảng, cầu cảng được khai thác tiếp nhận tàu, thuyền có thông số kỹ thuật lớn hơn thông số tàu thuyền trong hồ sơ thiết kế được phê duyệt khi đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Chủ đầu tư hoặc đơn vị quản lý khai thác phải thực hiện đánh giá an toàn công trình và lập phương án khai thác trong điều kiện hạn chế;

b) Có các biện pháp kỹ thuật, kiểm soát an toàn trong quá trình khai thác;

c) Được cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành chấp thuận phương án bảo đảm an toàn.

2. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

**Điều 49. Biến động kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa**

1. Các hình thức biến động kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa:

a) Chuyển đổi kết cấu hạ tầng hàng hải thành kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và ngược lại;

b) Chuyển đổi kết cấu hạ tầng công cộng thành kết cấu hạ tầng chuyên dùng và ngược lại;

c) Điều chuyển kết cấu hạ tầng giữa các cơ quan, đơn vị quản lý;

d) Chuyển giao kết cấu hạ tầng giữa Nhà nước và tổ chức, cá nhân;

đ) Tạm dừng, chấm dứt hoạt động kết cấu hạ tầng hải, đường thủy.

2. Nguyên tắc thực hiện:

a) Phù hợp với quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

b) Đảm bảo tính thống nhất, liên tục trong khai thác, vận hành và an toàn giao thông;

c) Biến động kết cấu hạ tầng phải thực hiện đồng thời với việc xử lý tài sản theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và pháp luật về đầu tư.

3. Chính phủ quy định chi tiết điều này.

**Điều 50. Xử lý kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa**

1. Các hình thức xử lý

Việc xử lý kết cấu hạ tầng được thực hiện đối với toàn bộ hoặc một phần kết cấu hạ tầng hàng hải theo các hình thức sau đây:

a) Thu hồi.

b) Điều chuyển.

c) Chuyển giao

d) Bán.

đ) Sử dụng kết cấu hạ tầng để thanh toán cho nhà đầu tư khi thực hiện dự án đầu tư xây dựng công trình theo hình thức hợp đồng xây dựng - chuyên giao.

e) Thanh lý.

g) Xử lý trong trường hợp bị mất, bị hủy hoại.

h) Bồi thường giải phóng mặt bằng

h) Hình thức khác theo quy định của pháp luật.

2. Nội dung, trình tự thực hiện các phương thức khai thác quy định tại khoản 1 Điều này được thực hiện theo quy định tại Bộ Luật này và quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

3. Chính phủ quy định chi tiết đối với điểm h khoản 1 Điều này.

## **Mục 5.**

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

**Điều 51. Quy định chung về 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 phải được thực hiện theo quy trình bảo trì, kế hoạch bảo trì được phê duyệt và tuân thủ quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật chuyên ngành hàng hải và đường thủy, bảo vệ môi trường và quy định pháp luật có liên quan.

**Điều 52. Trách nhiệm bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa**

1. Chủ sở hữu công trình hoặc tổ chức, cá nhân được giao quản lý, sử dụng công trình có trách nhiệm:

a) Tổ chức thực hiện bảo trì công trình theo quy định;

b) Bảo đảm an toàn công trình trong quá trình khai thác, sử dụng;

c) Chịu trách nhiệm trước pháp luật về công tác bảo trì công trình.

2. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện trách nhiệm bảo trì đối với kết cấu hạ tầng thuộc phạm vi quản lý theo phân cấp.

3. Tổ chức, cá nhân đầu tư, khai thác công trình theo phương thức đối tác công tư hoặc các hình thức xã hội hóa khác thực hiện trách nhiệm bảo trì theo hợp đồng dự án và quy định của pháp luật có liên quan.

4. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành ban hành theo thẩm quyền:

a) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, tiêu chuẩn kỹ thuật về bảo trì công trình hàng hải, đường thủy nội địa;

b) Định mức kinh tế - kỹ thuật bảo trì, khảo sát thông báo hàng hải, đường thủy nội địa.

**Điều 53. Kinh phí bảo trì công trình hàng hải và đường thủy nội địa**

1. Nguồn kinh phí bảo trì bao gồm:

- a) Ngân sách nhà nước bố trí theo kế hoạch hằng năm;
- b) Nguồn thu từ khai thác tài sản kết cấu hạ tầng được để lại theo quy định;
- c) Vốn của tổ chức, cá nhân đối với công trình không thuộc sở hữu nhà nước;
- d) Các nguồn hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

2. Việc quản lý, sử dụng kinh phí bảo trì phải đúng mục đích, tiết kiệm, hiệu quả, công khai, minh bạch theo quy định của pháp luật.

3. Chính phủ quy định cụ thể việc quản lý, sử dụng nguồn tài chính để bảo trì công trình hàng hải, đường thủy nội địa.

**Điều 54. Bảo vệ công trình hàng hải, đường thủy nội địa**

1. Công trình hàng hải, đường thủy nội địa phải được xác định phạm vi bảo vệ nhằm bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải; bảo vệ kết cấu công trình; bảo đảm hoạt động giao thông hàng hải, đường thủy nội địa và phòng ngừa các yếu tố có nguy cơ gây hư hỏng, xâm hại công trình.

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, giao thông đường thủy nội địa. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải, đường thủy nội địa được xác định trên cơ sở quy mô, tính chất, đặc điểm kỹ thuật của từng loại công trình và quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng đường thủy.

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

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

**Điều 55. Trách nhiệm bảo vệ công trình hàng hải, đường thủy nội địa**

1. Ủy ban nhân dân các cấp, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm bảo vệ công trình hàng hải, đường thủy nội địa.

2. Tổ chức, cá nhân khi phát hiện công trình hàng hải, đường thủy nội địa bị hư hỏng hoặc bị xâm hại phải kịp thời báo cho Ủy ban nhân dân cấp xã hoặc đơn vị quản lý công trình hàng hải, đường thủy nội địa hoặc cơ quan công an nơi gần nhất. Cơ quan, đơn vị nhận được tin báo phải kịp thời thực hiện các biện pháp khắc phục để bảo đảm hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa thông suốt, an toàn.

### **Chương III. TÀU THUYỀN**

#### **Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG**

##### **Điều 56. Tàu biển, tàu sông**

Tàu thuyền được phân thành các loại dưới đây:

1. Tàu biển là phương tiện nổi di động được đăng ký chuyên dùng hoạt động trên biển.
2. Tàu sông là phương tiện nổi di động chuyên dùng hoạt động trên đường thủy nội địa.
3. Tàu biển, tàu sông quy định trong Bộ luật 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.

##### ***4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.***

##### **Điều 57. Tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam**

1. Tàu biển Việt Nam là tàu biển, đã được đăng ký vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam hoặc đã được cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cấp giấy phép tạm thời mang cờ quốc tịch Việt Nam Tàu biển Việt Nam có quyền và nghĩa vụ mang cờ quốc tịch Việt Nam.
2. Tàu sông Việt Nam là tàu sông, đã được cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam đăng ký hành chính theo quy định.

##### ***3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.***

##### **Điều 58. 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 trên 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 59. 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, đường thủy nội địa Việt Nam khi muốn treo cờ hoặc kéo còi trong các dịp nghi lễ của quốc gia tàu mang cờ phải thực hiện theo quy định.

3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

**Điều 60. Niên hạn của tàu thuyền**

Tàu thuyền phải bảo đảm còn niên hạn sử dụng, niên hạn nhập khẩu theo quy định của Chính phủ.

**Mục 2.**

**ĐĂNG KÝ TÀU BIỂN, TÀU SÔNG**

**Điều 61. Đăng ký tàu biển, tàu sông**

Đăng ký tàu biển, tàu sông là việc cơ quan nhà nước có thẩm quyền ghi, lưu trữ thông tin về tàu thuyền đăng ký theo quy định của Bộ luật này và cấp Giấy chứng nhận đăng ký. Cụ thể như sau:

1. Tàu biển Việt Nam đăng ký mang cờ quốc tịch và đăng ký sở hữu tại Sở đăng ký tàu biển quốc gia. Các hình thức đăng ký tàu biển bao gồm: đăng ký không thời hạn; đăng ký có thời hạn; đăng ký thay đổi; đăng ký tạm thời; đăng ký tàu đang đóng; đăng ký tàu loại nhỏ.

2. Tàu sông thực hiện đăng ký hành chính theo quy định pháp luật. Các hình thức đăng ký tàu sông bao gồm: đăng ký lần đầu; đăng ký lại.

**Điều 62. Nguyên tắc đăng ký tàu biển, tàu sông**

1. Đối với tàu biển việc đăng ký được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây:

a) Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam được đăng ký trong Sở đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam, bao gồm đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam và đăng ký quyền sở hữu tàu biển đó. Trường hợp tàu biển thuộc sở hữu của từ hai tổ chức, cá nhân trở lên thì việc đăng ký phải ghi rõ các chủ sở hữu và tỷ lệ sở hữu tàu biển đó.

Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài đáp ứng đủ điều kiện đăng ký tàu biển Việt Nam, được đăng ký trong Sở đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam.

Tàu biển nước ngoài do tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê theo hình thức thuê tàu trần, thuê mua tàu có thể được đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam;

b) Tàu biển đã đăng ký ở nước ngoài không được đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam, trừ trường hợp đăng ký cũ đã được tạm ngừng hoặc đã bị xóa;

c) Việc đăng ký tàu biển Việt Nam do Cơ quan đăng ký tàu biển Việt Nam thực hiện công khai và thu lệ phí; tổ chức, cá nhân có quyền yêu cầu được cấp trích lục hoặc bản sao từ Sở đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam và phải nộp lệ phí.

2. Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam có thể được đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài.

3. Đối với tàu sông việc đăng ký được thực hiện theo nguyên tắc sau đây:

a) Tàu sông thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam được đăng ký quản lý hành chính nhằm bảo đảm xác lập quyền sở hữu tàu và phục vụ quản lý nhà nước theo quy định của pháp luật. Trường hợp tàu sông thuộc sở hữu của từ hai tổ chức, cá nhân trở lên thì việc đăng ký phải ghi rõ các chủ sở hữu và tỷ lệ sở hữu tàu sông đó.

b) Tàu sông phải được đăng ký lại trong các trường hợp: chuyển quyền sở hữu; thay đổi tên, tính năng kỹ thuật; trụ sở hoặc nơi đăng ký thường trú của chủ phương tiện chuyển sang đơn vị hành chính cấp tỉnh khác; chuyển đăng ký từ cơ quan đăng ký khác sang cơ quan đăng ký tàu sông.

c) Việc đăng ký tàu sông Việt Nam do Cơ quan có thẩm quyền thực hiện và thu lệ phí.

### **Điều 63. Trách nhiệm của chủ tàu về đăng ký tàu biển, tàu sông tại Việt Nam**

1. Chủ tàu có trách nhiệm đăng ký tàu biển, tàu sông theo quy định của Bộ luật này và các quy định khác có liên quan.

2. 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.

3. Giấy chứng nhận đăng ký tàu sông Việt Nam là bằng chứng về tình trạng sở hữu của tàu sông.

### **Điều 64. Quy định chi tiết về đăng ký, xoá đăng ký tàu biển, tàu sông Việt Nam**

1. Chính phủ quy định chi tiết về loại tàu biển, tàu sông phải đăng ký; điều kiện đăng ký tàu biển, tàu sông; đặt tên tàu biển, tàu sông; xoá đăng ký tàu biển, tàu sông; thủ tục đăng ký, xoá đăng ký; trường hợp tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam được đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài; trường hợp tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài được đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam.

2. 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. Chính phủ quy định chi tiết việc đăng ký tại Điều này.

## **Mục 3.**

### **ĐĂNG KIỂM TÀU THUYỀN**

#### **Điều 65. Các loại tàu biển phải đăng kiểm**

1. Tàu biển Việt Nam phải được đăng kiểm theo quy định tại Chương này.
2. Chính phủ quy định việc đăng kiểm tàu biển không thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này.

#### **Điều 66. Đăng kiểm tàu biển Việt Nam**

1. Tàu biển Việt Nam phải được tổ chức đăng kiểm được cơ quan quản lý nhà nước về đăng kiểm ủy quyền kiểm định, phân cấp, duyệt tài liệu kỹ thuật, chứng nhận về an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường khi đóng mới, nhập khẩu, hoán cải, sửa chữa và trong quá trình hoạt động theo quy định của pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Tàu biển Việt Nam không hoạt động tuyến quốc tế được kiểm định, phân cấp, duyệt tài liệu kỹ thuật, chứng nhận về an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam.

3. Tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế được kiểm định, phân cấp, duyệt tài liệu kỹ thuật, chứng nhận về an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật, các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và quy phạm của tổ chức đăng kiểm.

4. Vật liệu, máy, trang thiết bị sử dụng cho tàu biển phải được tổ chức đăng kiểm kiểm định, chứng nhận an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam, các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và quy phạm của tổ chức đăng kiểm.

5. Chính phủ quy định chi tiết về tổ chức thực hiện công tác đăng kiểm tàu biển, đăng kiểm viên tàu biển, công nhận tổ chức đăng kiểm.

#### **Điều 67. Các loại tàu sông phải đăng kiểm**

Chính phủ quy định loại tàu sông phải đăng kiểm.

#### **Điều 68. Đăng kiểm tàu sông**

1. Tàu sông phải được tổ chức đăng kiểm kiểm định, phân cấp, duyệt tài liệu kỹ thuật, chứng nhận về an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường khi đóng mới, nhập khẩu, hoán cải, sửa chữa và trong quá trình hoạt động theo quy định của pháp luật.

2. Vật liệu, máy, trang thiết bị sử dụng trong đóng mới, hoán cải và sửa chữa tàu sông phải được tổ chức đăng kiểm kiểm định, chứng nhận an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật.

3. Chính phủ quy định chi tiết về tổ chức thực hiện công tác đăng kiểm tàu sông, đăng kiểm viên, công nhận tổ chức đăng kiểm tàu sông.

#### **Điều 69. Đăng kiểm công trình dầu khí trên biển**

1. Kho chứa nổi, giàn di động và vật liệu, máy, trang thiết bị sử dụng cho kho chứa nổi, giàn di động được phân cấp, kiểm định, duyệt tài liệu kỹ thuật, chứng nhận về an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo Điều 66 Bộ luật này.

2. Giàn cố định, hệ thống đường ống biển vận chuyển dầu khí, phao neo dầu khí trong vùng biển Việt Nam phải được tổ chức đăng kiểm được cơ quan quản

lý nhà nước về đăng kiểm ủy quyền phân cấp, kiểm định, duyệt tài liệu kỹ thuật, chứng nhận về 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 Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, tiêu chuẩn được công bố và quy phạm của tổ chức đăng kiểm.

3. Vật liệu, máy, trang thiết bị sử dụng cho giàn cố định, hệ thống đường ống biển vận chuyển dầu khí, phao neo dầu khí phải được tổ chức đăng kiểm kiểm định, 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 Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, tiêu chuẩn được công bố và quy phạm của tổ chức đăng kiểm.

4. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2, 3 Điều này.

### **Điều 70. Đăng kiểm công trình năng lượng tái tạo ngoài khơi**

1. Công trình năng lượng tái tạo ngoài khơi trong vùng biển Việt Nam phải được tổ chức đăng kiểm được cơ quan quản lý nhà nước về đăng kiểm ủy quyền kiểm định, chứng nhận về 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, tiêu chuẩn được công bố và quy phạm của tổ chức đăng kiểm.

2. Chính phủ quy định chi tiết việc đăng kiểm công trình năng lượng tái tạo ngoài khơi.

### **Điều 71. Đăng kiểm tàu công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, ụ nổi, phao neo**

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

2. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

### **Điều 72. Trách nhiệm về đăng kiểm phương tiện**

1. Người đứng đầu tổ chức đăng kiểm và đăng kiểm viên trực tiếp thực hiện nhiệm vụ đăng kiểm phải chịu trách nhiệm về kết quả đăng kiểm.

2. Chủ phương tiện 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 của phương tiện và bảo đảm duy trì tình trạng an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của phương tiện giữa hai kỳ kiểm tra.

3. 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.

4. Cơ sở chế tạo, đóng mới, hoán cải, sửa chữa phương tiện có trách nhiệm tuân thủ hồ sơ thiết kế của phương tiện; thực hiện các quy định về đăng kiểm khi đóng mới, hoán cải, sửa chữa phương tiện.

5. Cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm tra, thử trang thiết bị an toàn và cơ sở chế tạo liên quan đến chất lượng an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường

phương tiện chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của dịch vụ đã thực hiện, chất lượng của sản phẩm đã chế tạo.

#### **Mục 4.**

### **GIẤY CHỨNG NHẬN VÀ TÀI LIỆU TÀU BIỂN VÀ TÀU SÔNG**

#### **Điều 73. Giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển**

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 theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên trong quá trình hoạt động.

2. Giấy chứng nhận được cấp theo phương thức điện tử thực hiện theo quy định của pháp luật về giao dịch điện tử và của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

3. 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 phải ghi rõ thời hạn có hiệu lực, thời hạn hiệu lực này có thể được kéo dài thêm nếu tàu biển thực sự không có điều kiện đến nơi được chỉ định để kiểm định và điều kiện kỹ thuật của tàu biển trong thực tế vẫn đảm bảo an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Thời hạn được kéo dài này kết thúc ngay khi tàu biển đến cảng chỉ định để kiểm định.

4. Chính phủ quy định chi tiết về giấy chứng nhận, tài liệu mất hiệu lực và kéo dài thêm hiệu lực của các giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật, an ninh tàu biển, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và tài liệu của tàu biển Việt Nam.

#### **Điều 74. Giấy chứng nhận dung tích tàu biển**

1. Tàu biển Việt Nam và tàu biển nước ngoài khi hoạt động tại vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam phải có Giấy chứng nhận dung tích tàu biển do tổ chức đăng kiểm được uỷ quyền hoặc tổ chức đo dung tích tàu biển có thẩm quyền của nước ngoài cấp phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Trường hợp cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam hoặc tổ chức, cá nhân có liên quan có nghi ngờ về tính xác thực của Giấy chứng nhận dung tích tàu biển quy định tại khoản 1 Điều này thì cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam tự quyết định tiến hành kiểm tra lại dung tích tàu biển. Trường hợp kết quả kiểm tra không phù hợp với Giấy chứng nhận dung tích tàu biển thì chủ tàu phải trả các chi phí liên quan đến việc kiểm tra lại dung tích tàu biển. Trường hợp kết quả kiểm tra phù hợp với Giấy chứng nhận dung tích tàu biển thì cơ quan có thẩm quyền tự

quyết định kiểm tra hoặc tổ chức, cá nhân yêu cầu kiểm tra phải trả chác chi phí liên quan đến việc kiểm tra lại dung tích tàu biển.

**Điều 75. Giấy chứng nhận, tài liệu tàu sông**

1. 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 theo quy định của pháp luật Việt Nam.

2. Chính phủ quy định chi tiết về giấy chứng nhận, tài liệu mất hiệu lực và kéo dài thêm hiệu lực của các giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường và tài liệu của tàu sông.

**Điều 76. Giấy chứng nhận của các phương tiện thủy khác**

Chính phủ quy định về giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của các phương tiện thủy khác.

**Mục 5.**

**CHUYỂN QUYỀN SỞ HỮU VÀ THẾ CHẤP TÀU BIỂN**

**Điều 77. Chuyển quyền sở hữu tàu biển**

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. Chính phủ quy định chi tiết điều kiện và thủ tục chuyển quyền sở hữu tàu biển, tàu ven biển.

**Điều 78. 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 79. 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, nếu có giá trị lớn hơn tổng giá trị các nghĩa vụ được bảo đảm, trừ trường hợp có thỏa thuận khác.

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 80. 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) Tên, nơi đặt trụ sở của người nhận thế chấp và chủ tàu;

b) Tên và quốc tịch của tàu biển được thế chấp;

c) Số tiền được bảo đảm bằng thế chấp, lãi suất và thời hạn phải trả nợ.

2. Việc thế chấp tàu biển có hiệu lực sau khi được ghi trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam.

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 lệ phí theo quy định của pháp luật.

5. Chính phủ quy định chi tiết việc đăng ký thế chấp tàu biển Việt Nam.

## **MỤC 6. QUYỀN CẦM GIỮ HÀNG HẢI**

### **Điều 81. Quyền cầm giữ hàng hải**

1. Quyền cầm giữ hàng hải là quyền của người có khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 82 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 82 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 82 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 82. Khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải**

1. Khiếu nại hàng hải về tiền lương, chi phí hồi hương, chi phí đóng góp bảo hiểm xã hội và các khoản tiền khác phải trả cho thuyền trưởng, sĩ quan 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, phí bảo đảm hàng hải và về phí, lệ phí cảng biển khác.

4. Khiếu nại hàng hải về tiền công 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 83. 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 41 của Bộ luật này; trường hợp khiếu nại hàng hải về tiền công 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 82 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 chuyến 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 chuyến đi khác.

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

6. Trong trường hợp khiếu nại hàng hải về tiền công cứu hộ quy định tại khoản 4 Điều 82 của Bộ luật này thì khiếu nại hàng hải phát sinh sau được giải quyết trước các khiếu nại hàng hải khác.

#### **Điều 84. 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 85. Thuyền bộ tàu biển, tàu sông**

Thuyền bộ là những thuyền viên thuộc định biên của tàu, bao gồm thuyền trưởng, thuyền phó, máy trưởng, máy phó, thủy thủ, thợ máy và các chức danh khác được bố trí làm việc trên tàu.

#### **Điều 86. Trách nhiệm của chủ tàu đối với thuyền bộ tàu biển, tàu sông**

1. Bố trí đủ thuyền viên theo định biên của tàu và bảo đảm thuyền viên phải có đủ điều kiện làm việc trên tàu theo quy định.

2. Bố trí các chức danh của thuyền viên theo quy định; quy định bổ sung các chức danh thuộc thẩm quyền.

3. Bảo đảm điều kiện làm việc, sinh hoạt của thuyền viên trên tàu theo quy định của pháp luật.

4. Mua bảo hiểm bắt buộc cho thuyền viên theo quy định của pháp luật về bảo hiểm và điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

#### **Điều 87. 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, chỉ huy tàu theo chế độ thủ trưởng. Mọi người có mặt trên tàu 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. Quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của thuyền trưởng do Chính phủ quy định.

#### **Điều 88. 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 Việt Nam.

2. Thuyền viên làm việc trên tàu biển, 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 Việt Nam;

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;

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, tàu sông nước ngoài.

4. Chính phủ quy định cụ thể chức danh và nhiệm vụ theo chức danh, nghĩa vụ của thuyền viên; định biên an toàn tối thiểu; tiêu chuẩn chuyên môn và điều kiện, thủ tục cấp, cấp lại, thu hồi chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên; đăng ký thuyền viên và điều kiện, thủ tục cấp, thu hồi 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, tàu sông Việt Nam.

### **Điều 89. 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 được thực hiện theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế liên quan mà 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 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 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. Chính phủ quy định chi tiết về chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam.

### **Điều 90. Đào tạo, huấn luyện thuyền viên**

1. Cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên phải bảo đảm các điều kiện về cơ sở vật chất, giảng viên theo quy định.

2. Chương trình đào tạo, huấn luyện thuyền viên phải phù hợp với quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà 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. Chính phủ quy định chi tiết về điều kiện cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên, thẩm quyền xây dựng, ban hành chương trình đào tạo, huấn luyện thuyền viên quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này.

### **Điều 91. Thuyền viên của tàu thuyền công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động và ụ nổi**

Thuyền viên của tàu thuyền công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động và ụ nổi được áp dụng theo quy định tại Mục này.

## **Chương V**

### **CÔNG NGHIỆP TÀU THỦY**

#### **Điều 92. Nguyên tắc phát triển công nghiệp tàu thủy**

1. Phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế biển bền vững, chiến lược phát triển công nghiệp quốc gia, quy hoạch có liên quan và yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh, chủ quyền biển, đảo.

2. Bảo đảm phát triển đồng bộ, hiện đại, bền vững; gắn kết chặt chẽ với các ngành vận tải biển, công nghiệp cơ khí, công nghiệp hỗ trợ, năng lượng, công nghệ số và các ngành kinh tế có liên quan.

3. Ứng dụng khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số; nâng cao năng suất, chất lượng, hiệu quả và năng lực cạnh tranh của ngành công nghiệp tàu thủy.

4. Sử dụng hiệu quả tài nguyên, năng lượng; bảo đảm an toàn, vệ sinh lao động, bảo vệ môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu và phù hợp với các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và tiêu chuẩn quốc tế.

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 về cạnh tranh và các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

#### **Điều 93. Chính sách của Nhà nước đối với phát triển công nghiệp tàu thủy**

1. Nhà nước khuyến khích, hỗ trợ phát triển công nghiệp tàu thủy theo định hướng hiện đại, bền vững, phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế biển, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường.

2. Tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư, sản xuất, kinh doanh trong lĩnh vực công nghiệp tàu thủy được hưởng các cơ chế, chính sách ưu đãi, hỗ trợ theo quy định của pháp luật về đầu tư, đất đai, thuế, tín dụng, khoa học và công nghệ và pháp luật khác có liên quan.

3. Nhà nước có chính sách:

a) Khuyến khích nghiên cứu, ứng dụng, đổi mới công nghệ, chuyển đổi số, phát triển sản phẩm, thiết bị, vật liệu phục vụ công nghiệp tàu thủy;

b) Thu hút nguồn lực trong nước và nước ngoài tham gia phát triển công nghiệp tàu thủy;

c) Tăng cường năng lực của doanh nghiệp trong nước, nâng cao tỷ lệ nội địa hóa và khả năng tham gia chuỗi giá trị toàn cầu.

4. Việc thực hiện các chính sách quy định tại Điều này bảo đảm công khai, minh bạch, đúng đối tượng, phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế - xã hội và cam kết quốc tế của Việt Nam.

#### **Điều 94. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển giao công nghệ và phát triển nguồn nhân lực trong lĩnh vực công nghiệp tàu thủy**

1. Hoạt động khoa học, công nghệ và phát triển nguồn nhân lực trong lĩnh vực công nghiệp tàu thủy được thực hiện theo quy định của pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo, pháp luật về giáo dục, đào tạo, chuyển giao công nghệ và quy định khác của pháp luật có liên quan.

2. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ và phát triển nguồn nhân lực trong lĩnh vực tàu thủy được hưởng các cơ chế, chính sách ưu đãi, hỗ trợ theo quy định của pháp luật có liên quan.

3. Nhà nước có chính sách phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao phục vụ ngành công nghiệp tàu thủy, phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế biển và yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh.

#### **Điều 95. Đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền**

1. Tàu thuyền đóng mới, hoán cải, sửa chữa phải được tổ chức đăng kiểm kiểm định về an toàn kỹ thuật phù hợp với mục đích sử dụng và hồ sơ thiết kế được thẩm định.

2. Đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền được thực hiện 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. Tổ chức, cá nhân đặt hàng đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền trong nước được hưởng ưu đãi theo quy định của pháp luật về thuế, phí, đầu tư và pháp luật có liên quan.

### **Điều 96. 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. Hoạt động của cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền phải bảo đảm:

a) Tuân thủ quy định của pháp luật về chất lượng sản phẩm, hàng hóa, an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường;

b) Phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, tiêu chuẩn áp dụng và quy định của pháp luật có liên quan;

c) Bảo đảm an toàn, vệ sinh lao động, bảo vệ môi trường và phòng cháy, chữa cháy.

3. 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.

4. 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 97. Công nghiệp phụ trợ tàu thuyền**

1. Nhà nước khuyến khích phát triển công nghiệp phụ trợ tàu thuyền theo hướng hiện đại, đồng bộ, nâng cao tỷ lệ nội địa hóa, tham gia chuỗi cung ứng và chuỗi giá trị toàn cầu.

2. Nhà nước có chính sách:

a) Khuyến khích nghiên cứu, phát triển, ứng dụng và chuyển giao công nghệ trong sản xuất sản phẩm công nghiệp phụ trợ tàu thuyền;

b) Phát triển nguồn nhân lực kỹ thuật cao, đáp ứng yêu cầu sản xuất, chế tạo và tích hợp hệ thống;

c) Hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực sản xuất, tiêu chuẩn hóa sản phẩm, đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và tiêu chuẩn quốc tế;

d) Thúc đẩy liên kết giữa doanh nghiệp sản xuất công nghiệp phụ trợ với cơ sở đóng tàu, cơ sở sửa chữa, hoán cải tàu thuyền và các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng;

đ) Khuyến khích sử dụng sản phẩm công nghiệp phụ trợ sản xuất trong nước phù hợp với quy định của pháp luật về đấu thầu, cạnh tranh và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

3. Việc lựa chọn, sử dụng sản phẩm công nghiệp phụ trợ 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 Việt Nam là thành viên.

### **Điều 98. Phá dỡ 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 đã được phép hoạt động theo quy định của pháp luật Việt Nam hoặc điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

3. Tàu thuyền phá dỡ không trong tình trạng thể chấp hoặc khiếu nại hàng hải; hoàn tất thủ tục xóa đăng ký; được cấp giấy chứng nhận theo quy định của pháp luật Việt Nam hoặc điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên để đi phá dỡ.

4. Cơ sở phá dỡ tàu thuyền là doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật.

## **Chương VI.**

### **QUY ĐỊNH CHUNG VỀ VẬN TẢI VÀ DỊCH VỤ**

#### **Điều 99. Vận tải biển và 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.

Doanh nghiệp nước ngoài cung cấp dịch vụ vận tải container tuyến cố định phải thông báo tuyến vận tải.

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 hành khách, hành lý, hàng hóa trên đường thủy nội địa và vận tải qua biên giới.

3. Hoạt động dịch vụ phục vụ vui chơi giải trí, du lịch, tàu lặn, thủy phi cơ và các loại hình dịch vụ khác trong vùng biển Việt Nam được thực hiện theo quy định của Chính phủ.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

#### **Điều 100. Quyền vận tải biển nội địa, vận tải thủy nội địa và hoạt động dịch vụ tại vùng biển và nội thủy Việt Nam**

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 thuyền Việt Nam.

2. Việc vận chuyển nội địa bằng tàu nước ngoài không thuộc quy định tại khoản 1 Điều này được thực hiện trong các trường hợp sau đây:

a) Vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng hoặc các loại hàng hóa khác bằng tàu chuyên dùng; giải tỏa hàng hóa, hành khách và hành lý bị ách tắc tại cảng khi tàu thuyền 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.

3. Tàu thuyền nước ngoài được thực hiện các hoạt động dịch vụ về nghiên cứu khoa học, cứu hộ, trục vớt tài sản chìm đắm, lai dắt hỗ trợ trong vùng nước cảng biển, lai dắt giữa các cảng biển, cảng thủy nội địa của Việt Nam, huấn luyện, văn hóa, thể thao, lắp đặt, bóc dỡ, xây dựng công trình biển, công trình ngầm, phục vụ khảo sát, thăm dò, khai thác tài nguyên, dịch vụ sửa chữa, đóng mới và các hoạt động khác về môi trường trong vùng biển Việt Nam khi tàu thuyền Việt Nam không có đủ khả năng thực hiện.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

## **Chương VII.**

### **HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA, HÀNH KHÁCH BẰNG ĐƯỜNG BIỂN**

#### **Mục 1.**

#### **HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN**

##### **Điều 101. 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.

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.

Hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển được giao kết theo hình thức do các bên thỏa thuận;

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.

Hợp đồng vận chuyển theo chuyến được giao kết bằng văn bản.

### 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 2 Điều 103 Bộ luật này.

### **Điều 102. 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 giấy hoặc điện tử.

2. Vận đơn là chứng từ vận chuyển, bằng giấy hoặc điện tử, 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, bằng giấy hoặc điện tử, 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, bằng giấy hoặc điện tử, 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.

6. Việc thực hiện chứng từ vận chuyển điện tử hoặc chứng từ vận chuyển bằng giấy theo thỏa thuận của các bên, 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 luật này và quy định của pháp luật khác có liên quan.

### **Điều 103. 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 đi 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. 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;

c) Vận đơn đích danh không được chuyển nhượng. Người có tên trong vận đơn đích danh là người nhận hàng hợp pháp.

#### 3. 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.

#### 4. Áp dụng đối với vận đơn suốt đường biển.

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.

#### 5. Chính phủ quy định chi tiết nội dung vận đơn.

### **Điều 104. 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 đấu giá 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 đấu giá trước thời hạn đó.

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.

5. Việc xử lý hàng hóa do người vận chuyển lưu giữ tại cảng biển Việt Nam quy định tại Điều này và các loại hàng hóa khác tồn đọng tại cảng biển thực hiện theo quy định của Chính phủ.

#### **Điều 105. Tiền bán đấu giá hàng hóa**

1. Sau khi khấu trừ các khoản nợ của người nhận hàng, chi phí liên quan đến việc gửi và bán đấu giá hàng hóa quy định tại Điều 104 của Bộ luật này, số tiền còn thừa phải được gửi vào ngân hàng để trả lại cho người có quyền nhận số tiền đó.

2. Trường hợp tiền bán hàng không đủ để thanh toán các khoản tiền quy định tại khoản 1 Điều này thì người vận chuyển có quyền tiếp tục yêu cầu những người có liên quan phải trả đủ.

3. Trong thời hạn 180 ngày kể từ ngày bán đấu giá hàng hóa mà không có người yêu cầu nhận lại số tiền còn thừa thì số tiền này được sung công quỹ nhà nước.

#### **Điều 106. Quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển**

Chính phủ quy định chi tiết quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

#### **Điều 107. Vận tải đa phương thức**

1. 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, từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng bằng ít nhất hai phương thức vận tải, trong đó phải có phương thức vận tải bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa.

2. Ưu tiên phát triển vận tải đa phương thức, trong đó lấy vận tải biển và vận tải thủy nội địa làm chủ đạo.

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.

6. Chính phủ quy định chi về vận tải đa phương thức.

## **Mục 2.**

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

#### **Điều 108. 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 phải được giao kết bằng văn bản giấy hoặc điện tử. Hình thức giao kết hợp đồng 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 109. 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, ưu tiên mua và hoàn trả vé hành khách và giá dịch vụ vận chuyển hành lý.

#### **Điều 110. 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 quy định tương tự 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 111. Quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển**

Chính phủ quy định chi tiết quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển hàng khách và hành lý bằng đường biển.

### **Mục 3.**

## **HỢP ĐỒNG THUÊ TÀU BIỂN**

#### **Điều 112. Hợp đồng thuê tàu, thuyền**

1. Hợp đồng thuê tàu là hợp đồng được giao kết bằng văn bản giữa chủ tàu, thuyền và người thuê tàu, theo đó chủ tàu, thuyền giao quyền sử dụng tàu, thuyền của mình cho người thuê tàu, thuyền 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.

2. Hình thức hợp đồng thuê tàu biển

Hợp đồng thuê tàu được giao kết theo hình thức hợp đồng thuê tàu định hạn hoặc hợp đồng thuê tàu trần.

a) Hợp đồng thuê tàu định hạn: 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.

b) Hợp đồng thuê tàu trần: 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. Chính phủ quy định chi tiết nội dung này.

#### **Điều 113. Cho thuê lại tàu**

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

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

#### **Điều 114. Nguyên tắc áp dụng quy định pháp luật trong hợp đồng thuê tàu**

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

#### **Điều 115. Quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của các bên liên quan trong hợp đồng thuê tàu biển**

Chính phủ quy định chi tiết quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên liên quan trong hợp đồng thuê tàu biển.

### **Chương VIII.**

## **VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

#### **Điều 116. Vận tải hành khách, hành lý bằng đường thủy nội địa**

1. Vận tải hành khách, hành lý bằng đường thủy nội địa gồm các hình thức sau đây:

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

b) Vận tải hành khách công cộng là loại hình vận tải hành khách sử dụng tàu thuyền để vận tải hành khách, 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 công cộng nội tỉnh, tuyến vận tải hành khách công cộng liên tỉnh.

Hội đồng nhân dân cấp tỉnh căn cứ vào nguồn lực địa phương quyết định hỗ trợ lãi suất vay vốn tại các tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu tư tàu thuyền vận tải công cộng, đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng; hỗ trợ kinh phí hoạt động vận tải hành khách công cộng; hỗ trợ cho người sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng tàu thuyền thông qua chính sách miễn, giảm giá vé;

c) Vận tải hành khách theo hợp đồng là loại hình kinh doanh vận tải hành khách sử dụng tàu thuyền để vận tải hành khách theo hợp đồng vận tải giữa người kinh doanh vận tải hành khách với người thuê vận tải, bao gồm cả thuê người điều khiển tàu thuyền;

d) Vận tải hành khách ngang sông là loại hình kinh doanh vận tải hành khách sử dụng tàu thuyền chở người để vận tải hành khách từ bờ bên này sông sang bờ bên kia sông, trừ vận tải ngang sông bằng phà;

đ) Vận tải hành khách nội bộ là việc cơ quan, tổ chức, cá nhân sử dụng tàu thuyền để vận tải cán bộ, công nhân viên, người hoặc trẻ em mầm non, học sinh, sinh viên của cơ quan, tổ chức, cá nhân đó nhưng không thu tiền cước và chi phí vận tải được tính vào chi phí quản lý, sản xuất, tiêu thụ sản phẩm hoặc của người vận tải, cá nhân đó.

2. Hợp đồng vận tải hành khách là sự thỏa thuận giữa người kinh doanh vận tải và người thuê vận tải về vận tải hành khách, hành lý từ cảng, bến nơi đi đến cảng, bến nơi đến, trong đó xác định quan hệ về nghĩa vụ và quyền lợi của các bên. Hợp đồng vận tải hành khách được lập thành văn bản theo quy định của pháp luật.

3. Vé hành khách là bằng chứng của việc giao kết hợp đồng vận tải hành khách. Vé hành khách phải theo mẫu quy định, trong đó ghi rõ tên, số đăng ký của phương tiện; tên cảng, bến nơi đi; tên cảng, bến nơi đến; ngày, giờ phương tiện rời cảng, bến và giá vé.

4. Việc miễn, giảm vé, ưu tiên mua vé và hoàn trả vé hành khách thực hiện theo quy định của pháp luật.

### **Điều 117. Quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường thủy nội địa**

Chính phủ quy định chi tiết quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển hàng khách và hành lý bằng đường thủy nội địa.

### **Điều 118. Vận tải hàng hóa đường thủy nội địa**

1. Vận tải hàng hóa đường thủy nội địa gồm các hình thức sau đây:

a) Vận tải hàng hóa là loại hình kinh doanh vận tải sử dụng tàu thuyền để vận tải hàng hóa trên đường thủy nội địa.

b) Vận tải hàng hóa nội bộ là việc cơ quan, tổ chức, cá nhân sử dụng tàu thuyền để vận tải sản phẩm, hàng hóa do cơ quan, 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 cơ quan, tổ chức, cá nhân đó nhưng

không thu tiền cước và chi phí vận tải được tính vào chi phí quản lý, sản xuất, tiêu thụ sản phẩm hoặc của người vận tải, cá nhân đó.

2. 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 hành khách được lập thành văn bản theo quy định của pháp luật.

3. 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.

4. 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 phương tiện 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 119. Quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa**

Chính phủ quy định chi tiết quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa.

#### **Điều 120. Thuê tàu sông**

1. Thuê tàu sông được thực hiện thông qua hợp đồng bằng văn bản giữa chủ phương tiện và người thuê phương tiện.

2. Các hình thức thuê tàu sông gồm:

a) Thuê tàu sông không bao gồm thuyền viên làm việc trên phương tiện;

b) Thuê phương tiện và thuyền viên làm việc trên phương tiện.

3. Chủ phương tiện cho thuê phương tiện có trách nhiệm sau:

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

b) Trong trường hợp cho thuê phương tiện và thuyền viên trên phương tiện phải 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.

4. Người thuê phương tiện có trách nhiệm sau:

a) Sử dụng phương tiện, 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 2 Điều 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.

## **CHƯƠNG IX.**

### **TỒN THẤT CHUNG, TỒN THẤT RIÊNG**

#### **Điều 121. Tồn thất chung**

1. Tồn 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 tồn thất chung mới được tính vào tồn 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 tồn 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 tồn thất chung.

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

#### **Điều 122. Phân bổ tồn thất chung**

1. Tồn thất chung được phân bổ theo tỷ lệ trên cơ sở giá trị phần tồn thất trong hành động gây ra tồn thất chung và phần cứu được tại thời điểm và nơi tàu kết thúc hành trình ngay sau khi xảy ra tồn 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 tồn thất chung hoặc của người thứ ba.

3. Việc phân bổ tồn 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 tồn thất và giá trị phân bổ tồn thất chung do các bên thỏa thuận trong hợp đồng. Trường hợp không có thỏa thuận trong hợp đồng thì người phân bổ tồn thất chung căn cứ vào các quy định của Chương này và tập quán quốc tế để giải quyết.

5. Phân bổ tồn thất chung cho hàng hóa bốc lậu lên tàu

Tồn thất của hàng hóa bốc lậu lên tàu hoặc khai sai về chủng loại và giá trị không được tính vào tồn 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 123. Tuyên bố tồn thất chung và chỉ định người phân bổ tồn thất chung**

1. Việc xác định tồn thất chung, giá trị tồn thất và phân bổ tồn thất chung do người phân bổ tồn thất chung thực hiện theo chỉ định của chủ tàu.

2. Chủ tàu là người duy nhất có quyền tuyên bố tồn thất chung và chỉ định tổ chức, cá nhân phân bổ tồn thất chung của mình chậm nhất là 30 ngày kể từ ngày tuyên bố tồn thất chung.

3. Chính phủ quy định chi tiết điều này.

### **Điều 124. Tồn thất riêng**

Mọi tồn thất về tàu, hàng hóa, hành lý, giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách không được tính vào tồn thất chung theo nguyên tắc quy định tại Điều 292 của Bộ luật này được gọi là tồn thất riêng. Người bị thiệt hại không được bồi thường, nếu không chứng minh được tồn thất xảy ra do lỗi của người khác.

## **Chương X. BẢO HIỂM**

### **Mục 1. BẢO HIỂM HÀNG HẢI**

#### **Điều 125. 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, trung thu, trung dụng, trung mua, hành vi bất hợp pháp 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.

### **Điều 126. Đối tượng bảo hiểm hàng hải**

1. Đối tượng bảo hiểm hàng hải là bất kỳ quyền lợi vật chất nào có thể quy ra tiền liên quan đến hoạt động hàng hải.

2. Đối tượng bảo hiểm hàng hải bao gồm:

a) Tàu biển, tàu biển đang đóng, hàng hóa hay các tài sản khác bị đe dọa bởi các rủi ro hàng hải;

b) 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;

c) Trách nhiệm dân sự phát sinh do các rủi ro hàng hải.

### **Điều 127. 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 128. 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 khoản 1 Điều 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 129. Đơn bảo hiểm, giấy chứng nhận bảo hiểm**

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 chuyển 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 và quy định tại khoản 1 Điều 333 của Bộ luật này, 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.

4. Hình thức và nội dung cơ bản của đơn bảo hiểm được áp dụng đối với giấy chứng nhận bảo hiểm.

### **Điều 130. 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 chuyến 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;

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.

### **Điều 131. Chuyển nhượng đơn 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 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.

4. Chính phủ quy định chi tiết quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên liên quan trong hợp đồng bảo hiểm.

## **Mục 2.**

### **BẢO HIỂM ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

**Điều 132. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người kinh doanh vận tải đối với hành khách**

1. Vé, danh sách hành khách lên phương tiện trong mỗi chuyến đi là căn cứ để giải quyết bảo hiểm cho hành khách khi có sự cố rủi ro; 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.

2. Việc trả tiền bảo hiểm cho hành khách được thực hiện theo quy định của pháp luật.

**Điều 133. Quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của các bên liên quan đến bảo hiểm hàng hải và đường thủy nội địa**

Chính phủ quy định chi tiết quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên liên quan đến bảo hiểm hàng hải và đường thủy nội địa.

## **Chương XI.**

### **DỊCH VỤ**

## **Mục 1.** **ĐẠI LÝ TÀU BIỂN**

### **Điều 134. Đại lý tàu biển**

Đại lý tàu biển là dịch vụ mà người đại lý tàu biển nhân danh chủ tàu hoặc người khai thác tàu tiến hành các dịch vụ liên quan đến tàu biển hoạt động tại cảng, bao gồm: việc thực hiện các thủ tục tàu biển đến, rời cảng; ký kết hợp đồng vận chuyển, hợp đồng bảo hiểm hàng hải, hợp đồng bốc dỡ hàng hóa, hợp đồng thuê tàu, hợp đồng thuê thuyền viên; ký phát vận đơn hoặc chứng từ vận chuyển tương đương; cung ứng vật tư, nhiên liệu, thực phẩm, nước sinh hoạt cho tàu biển; trình kháng nghị hàng hải; thông tin liên lạc với chủ tàu hoặc người khai thác tàu; dịch vụ liên quan đến thuyền viên; thu, chi các khoản tiền liên quan đến hoạt động khai thác tàu; giải quyết tranh chấp về hợp đồng vận chuyển hoặc về tai nạn hàng hải và dịch vụ khác liên quan đến tàu biển.

### **Điều 135. Người đại lý tàu biển**

1. Người đại lý tàu biển là người được người ủy thác chỉ định làm đại diện để tiến hành dịch vụ đại lý tàu biển theo ủy thác của người ủy thác tại cảng biển.
2. Người đại lý tàu biển có thể thực hiện dịch vụ đại lý tàu biển cho người thuê vận chuyển, người thuê tàu hoặc những người khác có quan hệ hợp đồng với chủ tàu hoặc người khai thác tàu, nếu được chủ tàu hoặc người khai thác tàu đồng ý.
3. Người đại lý tàu biển phải là công dân Việt Nam và có chứng chỉ chuyên môn về đại lý.

### **Điều 136. Hợp đồng đại lý tàu biển**

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

### **Điều 137. Trách nhiệm của người đại lý tàu biển**

1. Người đại lý tàu biển có trách nhiệm tiến hành các hoạt động cần thiết để bảo vệ chủ 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.
2. Người đại lý tàu biển có trách nhiệm bồi thường cho người ủy thác thiệt hại do lỗi của mình gây ra.

### **Điều 138. Trách nhiệm của người ủy thác**

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

2. Trường hợp người đại lý tàu biển 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 người đại lý tàu biển.

## **Mục 2.**

### **HOA TIÊU DẪN TÀU**

#### **Điều 139. Chế độ hoa tiêu dẫn tàu**

1. Việc sử dụng hoa tiêu tại Việt Nam 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 và đường thủy nội địa bắt buộc của Việt Nam phải sử dụng hoa tiêu Việt Nam và trả chi phí dịch vụ hoa tiêu. Tuyến hoa tiêu bắt buộc và trường hợp không bắt buộc phải sử dụng hoa tiêu phải được cơ quan có thẩm quyền công bố.

3. Trường hợp cần thiết để phòng, chống bệnh truyền nhiễm hay 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.

#### **Điều 140. Tổ chức hoa tiêu**

1. Tổ chức hoa tiêu là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ dẫn tàu thuyền đến, rời cảng biển, cảng bến thủy nội địa, hoạt động trong tuyến hoa tiêu bắt buộc của Việt Nam.

2. Tổ chức hoa tiêu phải trả phí, lệ phí hoa tiêu trong quá trình hoa tiêu cung cấp dịch vụ dẫn tàu.

#### **Điều 141. Địa vị pháp lý của hoa tiêu**

1. Hoa tiêu là người cố vấn cho thuyền trưởng điều khiển tàu phù hợp với điều kiện hàng 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. Thuyền trưởng có quyền lựa chọn Hoa tiêu hoặc đình chỉ hoạt động của Hoa tiêu và yêu cầu thay thế Hoa tiêu khác.

#### **Điều 142. Quy định hành nghề của hoa tiêu**

1. Là công dân Việt Nam.

2. Đủ tiêu chuẩn sức khỏe.

3. Có chứng chỉ chuyên môn hoa tiêu.

4. Chỉ được phép dẫn tàu trong tuyến hoa tiêu phù hợp với giấy chứng nhận tuyến hoa tiêu dẫn tàu được cấp.

5. Chịu sự quản lý của một tổ chức hoa tiêu.

**Điều 143. Quyền và nghĩa vụ của hoa tiêu khi dẫn tàu**

1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. Hoa tiêu phải thực hiện mẫn cán 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.

**Điều 144. Nghĩa vụ của thuyền trưởng và chủ tàu khi sử dụng hoa tiêu**

1. 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.

2. 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.

3. 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 145. 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 146. Quy định chi tiết về hoa tiêu**

Chính phủ quy định tuyến hoa tiêu bắt buộc; tiêu chuẩn đào tạo hoa tiêu; cấp, thu hồi giấy chứng nhận chuyên môn hoa tiêu và giấy chứng nhận tuyến hoạt

động hoa tiêu; hoa tiêu dẫn tàu từ xa; các trường hợp không bắt buộc phải sử dụng dịch vụ hoa tiêu; phí, lệ phí tổ chức hoa tiêu phải trả.

**Điều 147. 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**

Các quy định của Chương 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.**

**LAI DẮT TÀU THUYỀN**

**Điều 148. 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, trong vùng nước cảng biển, vùng nước đường nội thủy nội địa bằng tàu lai.

2. Tàu lai dắt hỗ trợ trong vùng nước cảng biển, đường thủy nội địa, giữa các cảng biển phải là tàu thuyền Việt Nam.

**Điều 149. 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 thì quyền chỉ huy do người được Giám đốc Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa chỉ định.

**Điều 150. 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.

**Điều 151. Thời hiệu khởi kiện**

1. Thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa là **02** năm kể từ ngày trả hàng hoặc dỡ 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 dỡ 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 dỡ 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 dỡ 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 chấm dứt hợp đồng.

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 biển là 02 năm kể từ ngày phát sinh tranh chấp.

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

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

**Mục 4.**

**VẬN CHUYỂN, XẾP DỠ, LƯU TRỮ HÀNG HÓA NGUY HIỂM**

**Điều 152. Vận chuyển, xếp dỡ, lưu trữ hàng hóa nguy hiểm**

1. Vận chuyên hàng hoá nguy hiểm bằng đường biển và đường thủy nội địa và xếp dỡ, lưu trữ 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, lưu trữ 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 đào tạo, huấn luyện chuyên môn và cấp giấy chứng nhận phù hợp với loại hàng hóa nguy hiểm.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

### **Mục 5.**

## **PHÍ, LỆ PHÍ VÀ GIÁ DỊCH VỤ**

### **Điều 153. Phí, lệ phí hàng hải, đường thủy nội địa và giá dịch vụ tại cảng biển, cảng thủy nội địa**

1. Các loại phí, lệ phí hàng hải và đường thủy nội địa và việc thu, nộp, quản lý, sử dụng phí, lệ phí hàng hải, đường thủy nội địa được thực hiện theo quy định của pháp luật về phí, lệ phí. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải và đường thủy Việt Nam được giữ lại một phần phí thu được theo quy định của Chính phủ để chi cho hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa nhằm nâng cao năng lực giám sát an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa theo tiêu chuẩn của IMO.

2. Giá dịch vụ tại cảng biển, cảng thủy nội địa bao gồm:

a) Giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng biển và cảng thủy nội địa; giá dịch vụ hoa tiêu; giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo; giá dịch vụ lai dắt;

b) Giá dịch vụ khác tại cảng biển, cảng thủy nội địa.

3. Việc định giá dịch vụ quy định tại điểm a khoản 2 Điều này thực hiện theo quy định của pháp luật về giá (theo nội dung đã sửa đổi tại Luật giá).

4. Doanh nghiệp quyết định mức giá dịch vụ quy định tại điểm b khoản 2 Điều này.

5. Doanh nghiệp thực hiện việc kê khai giá dịch vụ tại cảng biển, cảng thủy nội địa với cơ quan có thẩm quyền và niêm yết theo quy định của pháp luật về giá.

### **Điều 154. Giá vận chuyên hàng hóa và giá dịch vụ liên quan đến vận chuyên hàng hóa, phụ thu ngoài giá**

1. Giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển là khoản tiền trả cho người vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển bằng đường biển.

2. Giá dịch vụ liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là khoản tiền trả cho người vận chuyển khi người vận chuyển cung cấp dịch vụ làm phát sinh các chi phí.

3. Phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển (nếu có) là khoản chi phí phát sinh khi có biến động khách quan như: tắc nghẽn cảng, biến động tăng nhiên liệu.

4. Doanh nghiệp thực hiện việc niêm yết giá dịch vụ vận chuyển và các loại phụ thu theo quy định của pháp luật về giá; kê khai, niêm yết dịch vụ liên quan đến vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo quy định của pháp luật về giá.

## **Chương XII.**

### **QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC CHUYÊN NGÀNH TẠI CẢNG BIỂN, CẢNG, BẾN THỦY NỘI ĐỊA**

#### **Điều 155. Yêu cầu đối với tàu thuyền đến cảng biển, cảng, bến thủy nội địa và hoạt động trong vùng biển Việt Nam**

1. Tàu thuyền không phân biệt quốc tịch, trọng tải và mục đích sử dụng chỉ được phép đến cảng biển, cảng, 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.

2. Tàu thuyền chỉ được hoạt động tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa đã được công bố đưa vào sử dụng và phù hợp với công năng của cảng biển, cảng, bến thủy nội địa đó.

3. Trường hợp tàu thuyền nước ngoài vào hoạt động tại vùng biển Việt Nam, tàu thuyền Việt Nam hoạt động trong vùng biển Việt Nam không thuộc vùng nước cảng biển phải tiến hành thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa tại Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa được Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, đường thủy nội địa giao thực hiện. Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa 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.

#### **Điều 156. Yêu cầu đối với tàu thuyền rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa**

1. Tàu thuyền rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa sau khi đã hoàn thành thủ tục theo quy định.

2. Tàu thuyền không được rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa trong các trường hợp sau đây:

a) Không có đủ điều kiện về an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định;

- b) Chưa thanh toán xong các khoản phí, lệ phí trong thời hạn quy định;
- c) Phát hiện có nguy cơ khác đe dọa sự an toàn của tàu thuyền, người, hàng hóa ở trên tàu thuyền và môi trường;
- d) 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.

3. Trường hợp không cho tàu thuyền rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa quy định tại các điểm a, b và c khoản 2 Điều 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.

**Điều 157. Thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa**

1. Tàu thuyền đến, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa phải thực hiện thủ tục, trừ trường hợp được miễn thủ tục theo quy định.

2. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

**Điều 158. Phối hợp hoạt động quản lý nhà nước tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa**

1. Các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải, đường thủy nội địa, an ninh, kiểm dịch, hải quan, thuế, văn hóa, thể thao và du lịch, phòng chống cháy, nổ, bảo vệ môi trường và các cơ quan quản lý nhà nước khác thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa theo quy định của pháp luật. Trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, các cơ quan này có trách nhiệm phối hợp hoạt động và chịu sự điều hành trong việc phối hợp hoạt động của Giám đốc Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa.

2. Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa có trách nhiệm tổ chức phối hợp hoạt động giữa các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, bao gồm:

a) Chủ trì, điều hành việc phối hợp hoạt động quản lý giữa các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa;

b) Tổ chức và chủ trì các hội nghị, cuộc họp với các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hoặc với các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp liên quan khác tại khu vực cảng biển, cảng, bến thủy nội địa để trao đổi thống nhất việc giải quyết những vướng mắc phát sinh trong hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa tại vùng nước cảng biển, cảng, bến thủy nội địa mình phụ trách;

c) Yêu cầu các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành khác tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa thông báo kịp thời kết quả làm thủ tục và biện pháp giải quyết những vướng mắc phát sinh; yêu cầu doanh nghiệp cảng, chủ tàu, thuyền trưởng của tàu thuyền và các cơ quan, tổ chức liên quan khác cung cấp số liệu, thông tin về hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa;

d) Kiến nghị với Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tại khu vực giải quyết kịp thời những vướng mắc phát sinh thuộc thẩm quyền của tỉnh hoặc thành phố đó có liên quan đến hoạt động quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa.

3. Các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành khác tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa có trách nhiệm:

a) Phối hợp chặt chẽ để giải quyết kịp thời, đúng pháp luật các thủ tục liên quan đến tàu thuyền, hàng hóa, hành khách và thuyền viên khi hoạt động tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa theo quy định;

b) Thông báo kịp thời cho Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa biết kết quả giải quyết thủ tục liên quan đến tàu thuyền, hàng hóa, thuyền viên, hành khách khi hoạt động tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa;

c) Thông báo ngay cho Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa biết để phối hợp giải quyết kịp thời những vướng mắc phát sinh sau khi nhận và xử lý thông tin từ Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa hoặc chủ tàu cung cấp.

4. Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa căn cứ thông tin tàu thuyền và kết quả giải quyết thủ tục của các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành khác để quyết định giải quyết thủ tục nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh, vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa và hoạt động trong vùng biển Việt Nam cho tàu thuyền.

5. Các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa được đặt trụ sở làm việc trong cảng. Chủ cảng biển, cảng, bến thủy nội địa có trách nhiệm tạo điều kiện thuận lợi cho các cơ quan này thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của mình.

### **Chương XIII.**

## **AN TOÀN, AN NINH HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

### **Mục 1.**

## **AN TOÀN HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

**Điều 159. Thanh tra, kiểm tra về an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, điều kiện lao động thuyền viên và người lái phương tiện đối với tàu biển và tàu sông**

1. Tàu biển và tàu sông khi hoạt động tại vùng nước cảng biển, nội thủy và lãnh hải Việt Nam 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 Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Việc kiểm tra quy định tại khoản 1 Điều này phải được Sĩ quan kiểm tra 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 tạo điều kiện để các cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều này tiến hành thanh tra, kiểm tra và 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. Chính phủ quy định chi tiết tiêu chuẩn chuyên môn của sỹ quan kiểm tra tàu thuyền; quy trình kiểm tra tàu biển và tàu sông; cơ chế chính sách cho sỹ quan kiểm tra tàu thuyền.

5. Việc thanh tra tàu biển và tàu sông được thực hiện theo quy định của luật Thanh tra và các quy định pháp luật khác có liên quan.

### **Điều 160. Tuyến hàng hải và tuyến đường thủy nội địa**

1. Tuyến hàng hải 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 Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Tuyến đường thủy nội địa là một hoặc nhiều luồng chạy tàu, thuyền trên sông, kênh, rạch, hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, ven bờ biển, ra đảo, nối các đảo. Chiều dài tuyến đường thủy nội địa được xác định từ điểm đầu đến điểm cuối.

3. Chính phủ quy định chi tiết về việc thiết lập, công bố tuyến hàng hải, tuyến đường thủy nội địa.

## **Mục 2.**

### **AN NINH HÀNG HẢI**

#### **Điều 161. An ninh tàu biển; An ninh cảng biển và cảng, bến thủy nội địa; Truyền phát thông tin an ninh hàng hải và đường thủy nội địa**

1. 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 theo quy định.

2. 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 theo quy định;

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 theo quy định.

### 3. Truyền phát thông tin an ninh hàng hải và đường thủy nội địa

a) Thông tin an ninh hàng hải và đường thủy nội địa là những thông tin về hành vi ngăn cản bất hợp pháp đối với hành trình của tàu thuyền hoặc nguy cơ đã hoặc có thể xảy ra sự cố an ninh đối với tàu thuyền, cảng biển, khu neo đậu, khu chuyển tải, giàn di động, cảng, bến thủy nội địa tiếp nhận tàu nước ngoài;

b) Tàu thuyền hoạt động trong vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam, vùng nội thủy, cảng biển, cảng, bến thủy nội địa khi gặp vấn đề về an ninh hàng hải phải phát tín hiệu an ninh theo quy định;

c) Tàu thuyền khác khi nhận được thông tin an ninh hàng hải và đường thủy nội địa 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) Cơ quan tiếp nhận thông tin an ninh hàng hải và đường thủy nội địa có trách nhiệm tổ chức thường trực 24/24 giờ trong ngày để xử lý thông tin và truyền phát kịp thời thông tin an ninh hàng hải và đường thủy nội địa cho các cơ quan liên quan.

### 4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

## Chương XIV.

### ĐIỀU TRA TAI NẠN, KHÁNG NGHỊ HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

#### Điều 162. 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 hàng hải hoặc gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng.

Tai nạn hàng hải không bao gồm những hành vi cố ý gây thiệt hại đối với con người, tàu biển, kết cấu hạ tầng hàng hải hoặc môi trường.

2. Tai nạn giao thông đường thủy nội địa là tai nạn xảy ra trên đường thủy nội địa, trong vùng nước cảng, bến thủy nội địa do đâm va hoặc sự cố liên quan đến phương tiện thủy nội địa, tàu cá gây thiệt hại về người, tài sản, cản trở hoạt động giao thông hoặc gây ô nhiễm môi trường.

3. Tai nạn hàng hải và tai nạn giao thông đường thủy nội địa phải được điều tra nhằm xác định nguyên nhân, điều kiện phát sinh tai nạn, rút kinh nghiệm và đề xuất biện pháp phòng ngừa nhằm bảo đảm an toàn hàng hải và an toàn đường

thủy nội địa; việc điều tra không nhằm mục đích xác định trách nhiệm dân sự hoặc hình sự của các tổ chức, cá nhân liên quan.

4. Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa tổ chức điều tra tai nạn hàng hải.

5. Chính phủ quy định chi tiết việc báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải và tai nạn đường thủy nội địa.

### **Điều 163. Kháng nghị hàng hải và kháng nghị đường thủy nội địa**

1. Kháng nghị hàng hải là văn bản do thuyền trưởng lập, công bố hoàn cảnh tàu biển gặp phải và những biện pháp thuyền trưởng 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 lập, công bố hoàn cảnh tàu sông gặp phải và những biện pháp thuyền trưởng hoặc người lái phương tiện 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 phải 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.

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. Chính phủ quy định cụ thể thủ tục trình và xác nhận kháng nghị hàng hải, kháng nghị đường thủy nội địa.

## **Chương XV**

### **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**

#### **Mục 1.**

#### **TÌM KIẾM VÀ CỨU NẠN**

### **Điều 164. Tìm kiếm và cứu nạn hàng hải và đường thủy nội địa**

1. Tàu thuyền và thủy phi cơ khi gặp nguy hiểm cần sự cứu giúp thì phải phát tín hiệu cấp cứu theo quy định.

2. Bất kỳ tổ chức, cá nhân phát hiện hoặc biết được sự cố, tai nạn trên biển, đường thủy nội địa phải báo ngay cho lực lượng chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn hàng hải hoặc lực lượng chức năng gần nhất.

3. 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 đường 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.

4. 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.

5. Chính phủ quy định về tổ chức hoạt động, đầu tư trang thiết bị, phương tiện chuyên dùng, chế độ chính sách tiền lương, cơ chế tài chính đối với lực lượng chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn hàng hải.

## Mục 2.

### CỨU HỘ HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

#### **Điều 165. Cứu hộ hàng hải và đường thủy nội địa**

1. Cứu hộ tàu thuyền là hành động cứu tàu thuyền hoặc các tài sản trên tàu thuyền 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 hàng hải và đường thủy nội địa.

2. Hợp đồng cứu hộ tàu thuyền là hợp đồng được giao kết giữa người cứu hộ và người được cứu hộ về việc thực hiện cứu hộ. thuyền trưởng của tàu thuyền bị nạn được thay mặt chủ tàu giao kết hợp đồng cứu hộ. Thuyền trưởng hoặc chủ tàu của tàu thuyền bị nạn được thay mặt chủ tài sản chở trên tàu giao kết hợp đồng cứu hộ tài sản đó. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng cứu hộ tàu thuyền là 02 năm kể từ ngày kết thúc hành động cứu hộ.

3. 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 166. Nghĩa vụ của người cứu hộ, chủ tàu và thuyền trưởng**

1. Trong quá trình cứu hộ, người cứu hộ có nghĩa vụ sau đây:

- a) Tiến hành việc cứu hộ một cách khẩn cấp;
- b) Áp dụng các biện pháp thích hợp để ngăn ngừa hoặc giảm thiệt hại cho môi trường;
- c) Phải yêu cầu sự hỗ trợ của những người cứu hộ khác trong trường hợp cần thiết;

d) Chấp nhận hành động cứu hộ của những người cứu hộ khác khi có yêu cầu hợp lý của chủ tàu, thuyền trưởng của tàu thuyền hoặc chủ của tài sản đang gặp nguy hiểm. Trong trường hợp này, số tiền công của người cứu hộ đó không bị ảnh hưởng, nếu việc cứu hộ của những người cứu hộ khác là bất hợp lý.

2. Chủ tàu, thuyền trưởng của tàu thuyền hoặc chủ của tài sản đang gặp nguy hiểm có nghĩa vụ sau đây:

- a) Hợp tác với người cứu hộ trong suốt quá trình thực hiện cứu hộ;
- b) Phải hành động miễn cưỡng để ngăn ngừa hoặc giảm thiệt hại cho môi trường khi đang được cứu hộ;
- c) Khi tàu thuyền hoặc các tài sản khác được cứu hộ được đưa đến địa điểm an toàn, phải giao lại tàu thuyền hoặc tài sản đó cho người cứu hộ, nếu người cứu hộ yêu cầu hợp lý.

### **Điều 167. Tiền công cứu hộ**

1. Tiền công cứu hộ được thỏa thuận trong hợp đồng, nhưng phải hợp lý và không được vượt quá giá trị của tàu thuyền hoặc tài sản được cứu hộ. Giá trị của tàu thuyền hoặc tài sản cứu được là giá trị thực tế tính tại nơi để tàu thuyền, tài sản sau khi được cứu hộ hoặc tiền bán, định giá tài sản, sau khi đã trừ chi phí gửi, bảo quản, tổ chức bán đấu giá và chi phí liên quan khác. Tàu thuyền hoặc tài sản cứu được có thể bị giữ để bảo đảm việc thanh toán tiền công cứu hộ và các chi phí khác liên quan đến việc định giá, tổ chức bán đấu giá. Người cứu hộ không được thực hiện quyền giữ tàu thuyền hoặc tài sản cứu được, khi đã được chủ tàu hoặc chủ tài sản đó bảo đảm thỏa đáng đối với khiếu kiện đòi thanh toán tiền công cứu hộ, bao gồm cả lợi nhuận và các chi phí liên quan.

2. Trong trường hợp tiền công cứu hộ không được thỏa thuận trong hợp đồng hoặc không hợp lý thì tiền công cứu hộ được xác định trên cơ sở sau đây:

- a) Giá trị của tàu thuyền và tài sản cứu được;
- b) Kỹ năng và nỗ lực của người cứu hộ trong việc ngăn ngừa hoặc giảm thiểu thiệt hại ô nhiễm môi trường;
- c) Hiệu quả cứu hộ của người cứu hộ;
- d) Tính chất và mức độ nguy hiểm của tai nạn;
- đ) Kỹ năng và nỗ lực của người cứu hộ trong việc cứu hộ tàu thuyền, người và tài sản trên tàu thuyền;
- e) Thời gian, chi phí và các tổn thất liên quan của người cứu hộ;
- g) Rủi ro về trách nhiệm và rủi ro khác đối với người cứu hộ hoặc thiết bị cứu hộ;
- h) Tính kịp thời của hoạt động cứu hộ do người cứu hộ thực hiện;
- i) Tính sẵn sàng, năng lực của tàu và các thiết bị khác sử dụng trong việc cứu hộ;
- k) Tính sẵn sàng, hiệu quả và giá trị của các thiết bị cứu hộ.

3. Tiền công cứu hộ có thể bị giảm hoặc không được công nhận, nếu người cứu hộ đã tự gây ra tình trạng phải cứu hộ hoặc có hành động trộm cắp, lừa đảo, gian lận khi thực hiện hợp đồng cứu hộ.

4. Tiền công cứu hộ hàng hải được phân chia như sau:

a) Tiền công cứu hộ được chia đều giữa chủ tàu và thuyền bộ của tàu cứu hộ, sau khi trừ chi phí, tổn thất của tàu và chi phí, tổn thất của chủ tàu hoặc của thuyền bộ liên quan đến hành động cứu hộ.

Nguyên tắc này không áp dụng đối với tàu cứu hộ chuyên dùng;

b) Trong trường hợp có nhiều tàu cùng tham gia cứu hộ thì việc phân chia tiền công cứu hộ thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều này.

5. Quyền hưởng tiền công cứu hộ:

a) Tiền công cứu hộ bao gồm tiền trả công cứu hộ, chi phí cứu hộ, chi phí vận chuyển, bảo quản tàu thuyền hoặc tài sản được cứu hộ và tiền thưởng công cứu hộ;

b) Tiền công cứu hộ được trả cả trong trường hợp người cứu hộ có hành động trực tiếp hoặc gián tiếp giúp người được cứu hộ bảo vệ các quyền lợi liên quan đến giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý; cứu hộ tàu thuyền thuộc cùng một chủ tàu.

6. Tiền công đặc biệt trong cứu hộ hàng hải

a). Trường hợp người cứu hộ đã thực hiện hoạt động cứu hộ liên quan đến tàu thuyền hoặc hàng hóa trên tàu thuyền đe dọa gây thiệt hại cho môi trường mà không được hưởng số tiền công xác định theo khoản 2 Điều này của Bộ luật này thì người cứu hộ có quyền được hưởng một khoản tiền công đặc biệt từ chủ tàu;

b) Khoản tiền công đặc biệt quy định tại khoản 2 Điều này mà chủ tàu trả cho người cứu hộ không quá 30% chi phí phát sinh của người cứu hộ. Trường hợp có khiếu kiện, nếu thấy hợp lý và căn cứ vào các quy định tại khoản 2 Điều này thì Tòa án hoặc Trọng tài có thể quyết định tăng thêm mức tiền công đặc biệt, nhưng không quá 100% chi phí phát sinh của người cứu hộ;

c) Chi phí phát sinh của người cứu hộ quy định tại khoản 2 Điều này là các chi phí hợp lý mà người cứu hộ trực tiếp chi trả và các chi phí hợp lý khác phát sinh từ thực tế sử dụng thiết bị, nhân viên cứu hộ trong hoạt động cứu hộ. Khi xác định chi phí phát sinh của người cứu hộ phải căn cứ quy định tại khoản 2 Điều này;

d) Trong mọi trường hợp, toàn bộ khoản tiền công đặc biệt quy định tại Điều này chỉ được trả khi khoản tiền đó lớn hơn khoản tiền công cứu hộ mà người cứu hộ có thể được hưởng theo quy định tại khoản 2 Điều này và là phần chênh lệch giữa khoản tiền công đặc biệt và tiền công cứu hộ;

d) Trường hợp do cầu thả của người cứu hộ mà không ngăn ngừa hoặc giảm thiểu được thiệt hại ô nhiễm môi trường thì người cứu hộ có thể bị mất một phần hoặc toàn bộ quyền hưởng khoản tiền công đặc biệt đó;

e) Các quy định tại Điều này không ảnh hưởng đến quyền truy đòi của chủ tàu đối với các bên được cứu hộ.

#### 7. Tiền thưởng công cứu hộ

a) Người đang thực hiện nhiệm vụ hoa tiêu hoặc lái dất tàu thuyền được hưởng tiền thưởng công cứu hộ, nếu có sự giúp đỡ đặc biệt ngoài phạm vi trách nhiệm theo hợp đồng để cứu hộ tàu biển mà mình đang phục vụ;

b) Người được cứu tính mạng không có nghĩa vụ trả bất cứ khoản tiền nào cho người đã cứu mình;

c) Người cứu tính mạng được hưởng một khoản tiền thưởng hợp lý trong tiền công cứu hộ hoặc tiền công đặc biệt, nếu hành động đó liên quan đến cùng một tai nạn làm phát sinh hành động cứu hộ tài sản.

8. Chính phủ quy định cách thức phân chia tiền công cứu hộ của thuyền bộ tàu thuyền Việt Nam.

### Mục 3.

## ỨNG PHÓ THIÊN TAI VÀ SỰ CỐ TRÀN DẦU TRONG HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

#### Điều 168. Ứng phó thiên tai

1. Hoạt động phòng, chống thiên tai trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa được thực hiện theo quy định của pháp luật về phòng, chống thiên tai và quy định của Bộ luật này, bảo đảm phù hợp với đặc thù hoạt động, kết cấu hạ tầng và điều kiện khai thác hàng hải, đường thủy nội địa.

2. Chủ tàu, người khai thác tàu thuyền, doanh nghiệp cảng biển, cảng, bến thủy nội địa tham gia hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa xây dựng, cập nhật và tổ chức thực hiện kế hoạch, phương án phòng, chống thiên tai phù hợp với loại hình hoạt động, vùng hoạt động và cấp độ rủi ro thiên tai.

3. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và đường thủy nội địa chỉ đạo, hướng dẫn, đôn đốc và kiểm tra các đơn vị trực thuộc, các tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng hải trong việc xây dựng và thực hiện phương án ứng phó thiên tai phù hợp với các chức năng, nhiệm vụ; Tổ chức thường trực phòng, chống thiên tai theo quy định để kịp thời thu nhận, phổ biến thông tin, triển khai biện pháp thực hiện các chỉ thị và hướng dẫn về phòng, chống thiên tai; tổng hợp thiệt hại do thiên tai gây ra, đề xuất các biện pháp khắc phục theo quy định trong công tác phòng, chống thiên tai.

4. Chính phủ quy định cụ thể về hoạt động phòng, chống thiên tai trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.

**Điều 169. Ứng phó sự cố tràn dầu**

1. Tổ chức, cá nhân, tàu thuyền khi hoạt động tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa có trách nhiệm thực hiện nghiêm các quy định về ứng phó sự cố tràn dầu tại các Điều ước Quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và các quy định khác có liên quan của pháp luật.

2. Cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải và đường thủy nội địa có trách nhiệm tổ chức tiếp nhận, truyền phát, báo cáo kịp thời đến cấp có thẩm quyền thông tin liên quan về sự cố tràn dầu và tổ chức thống kê lực lượng, phương tiện, trang thiết bị sẵn sàng tham gia hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu theo yêu cầu của cấp có thẩm quyền.

3. Tàu thuyền, tổ chức và cá nhân liên quan phải chấp hành lệnh điều động của cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải và đường thủy nội địa tham gia ứng phó sự cố tràn dầu theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền.

4. Chính phủ quy định cụ thể về hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.

**Chương XVI.**

**GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ  
ĐỐI VỚI CÁC KHIẾU NẠI HÀNG HẢI**

**Điều 170. 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 171 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 tồn thất được chứng minh là hậu quả của việc người đó đã có lỗi trong việc gây ra tồn thất đó.

**Điều 171. 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 172. 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 173 của Bộ luật này.

#### **Điều 173. 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 hành 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 hối đoái do Ngân hàng Nhà nước công bố tại thời điểm thanh toán.

#### **Điều 174. 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 173 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 XVII.**

### **TẠM GIỮ, BẮT GIỮ TÀU BIỂN**

#### **Mục 1.**

#### **TẠM GIỮ TÀU BIỂN**

##### **Điều 175. Tạm giữ tàu biển**

Tạm giữ tàu biển được thực hiện trong trường hợp sau đây:

1. Đang trong quá trình điều tra tai nạn hàng hải mà việc tạm giữ là cần thiết để phục vụ công tác điều tra;
2. Chưa nộp đủ tiền phạt vi phạm hành chính theo quy định của pháp luật;
3. Có hành vi vi phạm pháp luật thuộc trường hợp bị tạm giữ phương tiện theo quy định của pháp luật.

##### **Điều 176. Thẩm quyền tạm giữ và thời hạn tạm giữ tàu biển**

1. Giám đốc Cảng vụ hàng hải có quyền tạm giữ tàu biển quy định tại khoản 1 Điều 175 của Bộ luật này trong thời hạn không quá 05 ngày.

Trường hợp cần kéo dài thời hạn để thu thập chứng cứ điều tra tai nạn hàng hải xảy ra trong vùng nước cảng biển thì Giám đốc Cảng vụ hàng hải báo cáo Cơ

quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải xem xét, quyết định gia hạn tạm giữ nhưng không quá 05 ngày; trường hợp tai nạn xảy ra ngoài vùng nước cảng biển thì thời gian gia hạn tạm giữ tàu biển do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định.

Việc điều tra tai nạn hàng hải phải được tiến hành khẩn trương và việc tạm giữ tàu phải chấm dứt ngay sau khi đã thu thập đủ chứng cứ phục vụ việc điều tra.

2. Người có thẩm quyền tạm giữ tàu biển theo Luật Xử lý vi phạm hành chính có quyền tạm giữ tàu biển quy định tại khoản 2 Điều 175 của Bộ luật này. Việc tạm giữ tàu biển chấm dứt ngay sau khi tiền phạt vi phạm hành chính được nộp hoặc được bảo lãnh thanh toán đầy đủ.

3. Thẩm quyền và thời hạn tạm giữ tàu biển quy định tại khoản 3 Điều 175 của Bộ luật này theo quy định của pháp luật.

4. Người ra quyết định tạm giữ tàu biển phải bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật trong trường hợp tạm giữ tàu biển không đúng.

#### **Điều 177. Thủ tục tạm giữ tàu biển**

1. Người có thẩm quyền quy định tại Điều 176 ra quyết định tạm giữ tàu biển đối với các trường hợp quy định tại Điều 175 của Bộ luật này. Quyết định tạm giữ tàu biển phải được gửi ngay cho thuyền trưởng tàu bị tạm giữ, Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan tại cảng biển.

2. Khi nhận được quyết định tạm giữ tàu biển quy định tại khoản 1 Điều này, thuyền trưởng và người có liên quan phải thực hiện các yêu cầu tại quyết định tạm giữ tàu biển.

3. Sau khi lý do tạm giữ tàu biển không còn hoặc hết thời hạn tạm giữ tàu biển mà không có quyết định gia hạn tạm giữ theo quy định, người có thẩm quyền ra quyết định tạm giữ phải ra quyết định chấm dứt việc tạm giữ tàu biển và gửi cho thuyền trưởng tàu bị tạm giữ, Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan tại cảng biển.

4. Việc tạm giữ tàu biển phải được lập thành văn bản.

5. Chính phủ quy định chi tiết thủ tục tạm giữ tàu biển để điều tra tai nạn hàng hải.

#### **Điều 178. Khiếu nại và giải quyết khiếu nại quyết định tạm giữ tàu biển**

Thuyền trưởng hoặc chủ tàu, người khai thác tàu có quyền khiếu nại quyết định tạm giữ tàu biển. 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 179. 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 180. 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 181. 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 thực hiện theo quy định của Ủy ban thường vụ Quốc hội.

## **Chương XVIII**

### **QUY ĐỊNH VỀ XỬ LÝ TÀI SẢN CHÌM ĐẮM**

#### **Điều 182. 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, 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 183. 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 quy định tại Điều ... của Bộ luật này 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 theo quy định của pháp luật.

#### **Điều 184. Xử lý tài sản chìm đắm**

Chính phủ quy định chi tiết thẩm quyền, trình tự, thủ tục xử lý tài sản chìm đắm.

## **Chương XIX.**

### **GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP TRONG HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI**

#### **Điều 185. Tranh chấp hàng hải**

Tranh chấp hàng hải là các tranh chấp phát sinh liên quan đến hoạt động hàng hải.

#### **Điều 186. 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 187. 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 XX.**

### **ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH**

**Điều 188. 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:

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;

*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**