BỘ XÂY DỰNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Dự thảo

Hà Nội, ngày ... tháng……năm 2026

BẢN SO SÁNH DỰ THẢO BỘ LUẬT HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY VIỆT NAM VỚI BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM NĂM 2015, LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA NĂM 2004, SỬA ĐỔI, BỔ SUNG NĂM 2014

BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM NĂM 2015	LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA NĂM 2004, SỬA ĐỔI, BỔ SUNG NĂM 2014	DỰ THẢO BỘ LUẬT HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY VIỆT NAM	THUYẾT MINH
		Chương I. **NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG**	
Điều 1. Phạm vi điều chỉnh 1. Bộ luật này quy định về hoạt động hàng hải, bao gồm các quy định về tàu biển, thuyền viên, cảng biển, luồng hàng hải, cảng cạn, vận tải biển, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường, quản lý nhà nước về hàng hải và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu biển vào mục đích kinh tế, văn hóa, xã hội, thể thao, công vụ và nghiên cứu khoa học.	**Điều 1. Phạm vi điều chỉnh** Luật này quy định về hoạt động giao thông đường thủy nội địa; các điều kiện bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa đối với kết cấu hạ tầng, phương tiện và người tham gia giao thông, vận tải đường thủy nội địa.	**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.	Sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với nội dung của Bộ luật sau khi hợp nhất Bộ luật Hàng hải Việt nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa.
Đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi, cảng quân sự, cảng cá và cảng, bến thủy nội địa chỉ áp dụng trong trường hợp có quy định cụ thể của Bộ luật này.		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.	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.
2. Trường hợp có sự khác nhau giữa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam với quy định của luật khác về cùng một nội dung liên quan đến hoạt động hàng hải thì áp dụng quy định của Bộ luật này.			Nội dung này được chuyển xuống quy định tại Điều 3 về Áp dụng pháp luật.

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 tại Việt Nam.	**Điều 2. Đối tượng áp dụng** Luật này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động giao thông đường thủy nội địa. Trường hợp điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ký kết hoặc gia nhập có quy định khác với Luật này thì áp dụng quy định của điều ước quốc tế đó.	**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.	Sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với nội dung của Bộ luật sau khi hợp nhất Bộ luật Hàng hải Việt nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa. Nội dung này được quy định tại Điều 3 về Áp dụng pháp luật.
Điều 3. Nguyên tắc áp dụng pháp luật khi có xung đột pháp luật 1. 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. 2. 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. 3. 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		**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	Kế thừa và tích hợp quy định tại Điều 3 và Điều 5 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và tham khảo quy định tại Điều 3 Luật Hàng không dân dụng năm 2025.

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. 4. 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.		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. *Tàu công vụ* là tàu thuyền chuyên dùng để thực hiện công vụ của Nhà nước không vì mục đích thương mại. 3. *Tàu ngầm* là phương tiện có khả năng hoạt động độc lập trên mặt nước và dưới mặt nước. 4. *Tàu lặn* là phương tiện có khả năng hoạt động dưới mặt nước phụ thuộc vào sự hỗ trợ của phương tiện, thiết bị trên mặt nước hoặc trên bờ. 5. *Kho chứa nổi* là cấu trúc nổi chuyên dùng để chứa, sơ chế dầu phục vụ thăm dò, khai thác, chế biến dầu khí. 6. *Giàn di động* là cấu trúc nổi chuyên dùng phục vụ thăm dò, khai thác và hoạt động trên biển. 7. *Ụ nổi* là cấu trúc nổi không tự hành dùng để nâng, hạ tàu thuyền phục vụ cho mục đích đóng mới, sửa chữa, kiểm tra tàu thuyền. 8. *Vùng đất cảng* 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. 9. *Vùng nước cảng* là vùng nước được giới hạn để thiết lập vùng nước trước cầu cảng, vùng quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão,	**Điều 3. Giải thích từ ngữ** Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau: 1.[2] *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. 2. *Luồng chạy tàu thuyền (sau đây gọi là luồng)* là vùng nước được giới hạn bằng hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa để phương tiện đi lại thông suốt, an toàn. 3. *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. 4. *Đường thủy nội địa* là luồng, âu tàu, các công trình đưa phương tiện qua đập, thác trên sông, kênh, rạch hoặc luồng trên hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, ven bờ biển, ra đảo, nối các đảo thuộc nội thủy của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam được tổ chức quản lý, khai thác giao thông vận tải. 5. *Hành lang bảo vệ luồng* là phần giới hạn của vùng nước hoặc dải đất dọc hai bên luồng để lắp đặt báo hiệu, bảo vệ luồng và bảo đảm an toàn giao thông. 6. *Thanh thải* là việc loại bỏ các vật chướng ngại trên đường thủy nội địa. 7. *Phương tiện thủy nội địa (sau đây gọi là phương tiện)* là tàu, thuyền và các cấu trúc nổi khác, có động cơ hoặc không có động cơ, chuyên hoạt động trên đường thủy nội địa.	**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 thuỷ 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 khoẻ nghề nghiệp và bảo vệ môi trường (HSE)	Dự thảo đã rà soát lại toàn bộ các khái niệm tại 02 văn bản Luật, thực hiện điều chỉnh lại để vừa đáp ứng phù hợp với sự phát triển của thực tiễn, vừa hài hoàn giữa hai lĩnh vực, tránh trùng lặp và bổ sung một số khái niệm mới xuất hiện trong thời gian gần đây. Việc đưa các thuật ngữ "cảng xanh", "cảng thông minh" và "nhiên liệu thay thế" vào Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam là cần thiết, xuất phát từ các lý do sau: 1) Phản ánh đúng xu thế phát triển của ngành hàng hải và đường thủy hiện đại: Hiện nay, các khái niệm này đã được sử dụng rộng rãi trong thực tiễn và trong các chính sách phát triển của ngành hàng hải toàn cầu, đặc biệt trong các chương trình chuyển đổi xanh, chuyển đổi số và giảm phát thải. Các tổ chức quốc tế như IMO, cũng như các khu vực như EU, đều đã và đang thúc đẩy mạnh mẽ các mô hình cảng xanh, cảng thông minh và sử dụng nhiên liệu thay thế. 2) Tạo cơ sở pháp lý cho các chính sách mới: Việc luật hóa các thuật ngữ này giúp thống nhất cách hiểu, tạo nền tảng để xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, cơ chế ưu đãi và các chính sách hỗ trợ liên quan, đặc biệt trong phát triển hạ tầng, đội tàu và công nghiệp phụ trợ. 3) Đáp ứng yêu cầu hội nhập và thực hiện các cam kết và điều ước quốc tế: Các nội dung liên quan đến giảm phát thải khí nhà kính, sử dụng năng lượng sạch, điện bờ, nhiên liệu thay thế… đều là yêu cầu bắt buộc trong các điều ước quốc tế như Phụ lục VI, Công ước MARPOL. Việc đưa các thuật ngữ này vào luật giúp nội luật hóa kịp thời và đầy đủ các cam kết của Việt Nam. 4) Bảo đảm tính định hướng và lâu dài của hệ thống pháp luật: Mặc dù một số thuật ngữ chưa

vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch, luồng hàng hải và xây dựng các công trình phụ trợ khác.

10. *Bến cảng* là khu vực bao gồm vùng đất và vùng nước thuộc một 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.

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

12. *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 đường 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 bằng đường biển.

13. *Khu neo đậu* là vùng nước được thiết lập và công bố để tàu thuyền neo đậu chờ cập cầu, cập kho chứa nổi, chờ vào khu chuyển tải, chờ đi qua luồng hoặc thực hiện các dịch vụ khác.

14. *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.

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

16. *Vùng đón trả hoa tiêu* là vùng nước được thiết lập và công bố cho tàu

8. *Phương tiện thô sơ* là phương tiện không có động cơ chỉ di chuyển bằng sức người hoặc sức gió, sức nước.

9. *Bè* là phương tiện được kết ghép lại bằng tre, nứa, gỗ hoặc các vật nổi khác để chuyển đi hoặc dùng làm phương tiện vận chuyển tạm thời trên đường thủy nội địa.

10. *Hoán cải phương tiện* là việc thay đổi tính năng, kết cấu, công dụng của phương tiện.

11. *Phương tiện đi đối hướng nhau* là hai phương tiện đi ngược hướng nhau mà từ phương tiện của mình nhìn thấy mũi phương tiện kia thẳng trước mũi phương tiện của mình.

12. *Đoàn lai* là đoàn gồm nhiều phương tiện được ghép với nhau, di chuyển nhờ phương tiện có động cơ chuyên lai kéo, lai đẩy hoặc lai áp mạn.

13. *Đoàn lai hỗn hợp* là đoàn lai được ghép thành đội hình có ít nhất hai trong ba phương thức lai kéo, lai đẩy, lai áp mạn.

14. *Trọng tải toàn phần của phương tiện* là khối lượng tính bằng tấn của hàng hóa, nhiên liệu, dầu bôi trơn, nước trong khoang két, lương thực, thực phẩm, hành khách và hành lý, thuyền viên và tư trang của họ.

15. *Sức chở người của phương tiện* là số lượng người tối đa được phép chở trên phương tiện, trừ thuyền viên, người lái phương tiện và trẻ em dưới một tuổi.

16. *Vạch dấu mớn nước an toàn* là vạch đánh dấu trên phương tiện để giới hạn phần thân phương tiện được phép chìm trong nước khi hoạt động.

17. *Mạn được gió của thuyền* là mạn có hướng gió thổi vào cánh buồm chính.

18. *Thuyền viên* là người làm việc theo

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

được chuẩn hóa hoàn toàn trong tất cả các văn bản pháp lý, nhưng đã được sử dụng phổ biến trong thực tiễn quản lý, nghiên cứu và phát triển ngành. Việc đưa vào Bộ luật với tính chất khung sẽ tạo dư địa để Chính phủ quy định chi tiết, bảo đảm linh hoạt theo xu hướng phát triển của ngành hàng hải và đường thủy.

Ngoài ra, Cơ quan soạn thảo cũng đã tham khảo thuật ngữ của quốc gia trên thế giới và tổ chức quốc tế:

1. Thuật ngữ "cảng xanh" hiện đã được nhiều quốc gia có hệ thống cảng biển phát triển sử dụng một cách phổ biến và đương nhiên trong các văn bản chính sách, quy hoạch và định hướng phát triển. Trên thực tế, nội hàm của khái niệm này đã được thừa nhận rộng rãi, gắn với các mục tiêu giảm phát thải, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững trong lĩnh vực hàng hải. Thực tiễn quốc tế cho thấy, việc phát triển cảng xanh không chỉ góp phần bảo vệ môi trường mà còn nâng cao năng lực cạnh tranh của cảng, thu hút nguồn hàng và đáp ứng các yêu cầu ngày càng khắt khe của các chuỗi cung ứng toàn cầu, đặc biệt trong bối cảnh các quy định của IMO và các cơ chế thị trường carbon đang được triển khai mạnh mẽ.

2. Tại khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, thuật ngữ Cảng xanh được đề cập trong chương trình Hệ thống Cảng xanh (GPAS) là một hệ thống đánh giá các tiêu chí về cam kết bảo vệ môi trường, sử dụng năng lượng sạch… cho các cảng trong khu vực APEC do Mạng lưới Dịch vụ Cảng APEC (APSN) phát triển.

3. Tại Châu Âu, Tổ chức Ecoports được thành lập bởi một nhóm các cảng thành viên của Tổ chức cảng biển châu Âu (ESPO): 6 cảng biển châu Âu lớn, Amsterdam, Barcelona, Genova, Gothenburg, Hamburg, Rotterdam và Hiệp hội

thuyền đón, trả hoa tiêu.
17. *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.
18. *Vùng quay trở* là vùng nước được thiết lập và công bố để tàu thuyền quay trở.
19. *Luồng hàng hải* là phần giới hạn vùng nước được xác định bởi hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ khác để 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.
20. *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.
21. *Luồng hàng hải chuyên dùng* là luồng hàng hải được đầu tư xây dựng và quản lý, khai thác phục vụ hoạt động của cảng chuyên dùng.
22. *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.
23. *Vận tải biển nội địa* là việc vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý bằng tàu biển mà điểm nhận và điểm trả hàng hóa, hành khách, hành lý thuộc vùng biển Việt Nam.
24. *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

chức danh quy định trên phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn hoặc phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 sức ngựa[3] hoặc phương tiện có sức chở trên 12 người.
19. *Thuyền trưởng* là chức danh của người chỉ huy cao nhất trên phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn hoặc phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 sức ngựa[4] hoặc phương tiện có sức chở trên 12 người.
20. *Người lái phương tiện* là người trực tiếp điều khiển phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần đến 15 tấn hoặc phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính đến 15 sức ngựa[5] hoặc phương tiện có sức chở đến 12 người hoặc bè.
21. *Hoa tiêu đường thủy nội địa (sau đây gọi là hoa tiêu)* là người tư vấn, giúp thuyền trưởng điều khiển phương tiện hành trình an toàn.
22. *Người vận tải* là tổ chức, cá nhân sử dụng phương tiện để vận tải người, hàng hóa trên đường thủy nội địa.
23. *Người kinh doanh vận tải* là người vận tải giao kết hợp đồng vận tải hàng hóa, hành khách với người thuê vận tải để thực hiện việc vận tải hàng hóa, hành khách mà có thu cước phí vận tải.
24. *Người thuê vận tải* là tổ chức, cá nhân giao kết hợp đồng vận tải hàng hóa, hành khách với người kinh doanh vận tải.
25. *Người nhận hàng* là tổ chức, cá nhân có tên nhận hàng ghi trên giấy vận chuyển.
26. *Hành lý* là vật dùng, hàng hóa của hành khách mang theo trong cùng chuyến đi, bao gồm hành lý xách tay và hành lý ký gửi.
27. *Bao gửi* là hàng hóa gửi theo bất kỳ

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 thuỷ 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.

cảng Anh, một nhóm gồm 86 quốc gia có cảng lớn nhỏ để áp dụng công cụ Ecoport trong cảng biển.
4. Tham khảo Hướng dẫn đánh giá xếp hạng cảng xanh của Trung Quốc, Mã số: JTS/T 105-4-2020, có định nghĩa Cảng xanh (Green Port) là cảng hoặc bến cảng mà trong quá trình sản xuất, vận hành và cung cấp dịch vụ, thực hiện quan điểm phát triển xanh, tích cực thực hiện trách nhiệm pháp lý và trách nhiệm xã hội, tổng hợp áp dụng các biện pháp kỹ thuật và quản lý về tiết kiệm tài nguyên và năng lượng, bảo vệ môi trường và sinh thái, ứng phó với biến đổi khí hậu, và đạt được các yêu cầu của đánh giá xếp hạng cảng xanh.
5. ESCAP đưa ra khái niệm: Cảng thông minh là cảng sử dụng tự động hóa và các công nghệ đổi mới, bao gồm trí tuệ nhân tạo (AI), dữ liệu lớn (Big Data), Internet vạn vật (IoT) và chuỗi khối (Blockchain), nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động.
6. Tham khảo Chỉ thị 2014/94/EU của Nghị viện châu Âu và Hội đồng châu Âu ngày 22 tháng 10 năm 2014 về triển khai hạ tầng nhiên liệu thay thế. (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0094), cụ thể: "Nhiên liệu thay thế" là các loại nhiên liệu hoặc nguồn năng lượng đóng vai trò thay thế, ít nhất là một phần, cho các nguồn dầu mỏ hóa thạch trong việc cung cấp năng lượng cho giao thông vận tải và có tiềm năng góp phần vào việc giảm phát thải carbon và nâng cao hiệu quả môi trường của ngành giao thông vận tải. Chúng bao gồm, trong số những loại khác: điện, hydro, nhiên liệu sinh học như được định nghĩa trong điểm (i) của Điều 2 của Chỉ thị 2009/28/EC, Nhiên liệu tổng hợp và

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 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. 25. *GT* là ký hiệu viết tắt của tổng dung tích của tàu biển được xác định theo Công ước quốc tế về đo dung tích tàu biển năm 1969.	phương tiện chở khách nào mà người gửi không đi cùng trên phương tiện đó. 28.[6] *Chủ phương tiện* là tổ chức, cá nhân sở hữu phương tiện. 29.[7] *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, tàu biển, tàu cá gây thiệt hại về người, tài sản, cản trở hoạt động giao thông hoặc gây ô nhiễm môi trường.	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	parafin, khí tự nhiên, bao gồm khí sinh học (biomethane), ở dạng khí (khí tự nhiên nén (CNG)) và dạng lỏng (khí tự nhiên hóa lỏng (LNG)), và khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG). 7. Thuật ngữ "Nhiên liệu thay thế" được Maersk sử dụng: Nhiên liệu thay thế, còn được gọi là nhiên liệu phi truyền thống hoặc nhiên liệu tiên tiến, là các loại nhiên liệu được sản xuất từ bất kỳ vật liệu hoặc chất nào không phải là nhiên liệu truyền thống. 8. Tổ chức Hàng hải quốc tế có đề cập thuật ngữ "Nhiên liệu thay thế (Alternative fuels)" "Nhiên liệu phát thải khí nhà kính bằng không và gần bằng không (Zero and near-zero GHG emission fuels)" trong Chiến lược giảm phát thải khí nhà kính từ tàu 2023, tuy nhiên không có định nghĩa cụ thể.

		thuỷ 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 thuỷ nội địa có quy mô từ 02 cầu cảng trở lên. **PA 2**: Cảng thuỷ 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 thuỷ nội địa. Bến thuỷ 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 thuỷ 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 thuỷ 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 hohoặc 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 thuỷ 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 thuỷ 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. Quyền thỏa thuận trong hợp đồng 1. Các bên tham gia trong hợp đồng liên quan đến hoạt động hàng hải có quyền thỏa thuận riêng, nếu Bộ luật này không hạn chế. 2. 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			**Chuyển nội dung vào khoản 3 Điều 3 quy định về Áp dụng pháp luật.**

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. 3. 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.			
Điều 6. Nguyên tắc hoạt động hàng hải 1. Hoạt động hàng hải phải tuân theo quy định của Bộ luật này, quy định khác của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.	**Điều 4. Nguyên tắc hoạt động giao thông đường thủy nội địa**	**Điều 5. Nguyên tắc hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa**	Đã chuyển nội dung lên khoản 1 Điều 3 Áp dụng pháp luật
2. Hoạt động hàng hải phải bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải; 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.	1. Hoạt động giao thông đường thủy nội địa phải bảo đảm thông suốt, trật tự, an toàn cho người, phương tiện, tài sản và bảo vệ môi trường; phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh, bảo vệ chủ quyền và lợi ích quốc gia.	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.	Kế thừa quy định.
	2. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa là trách nhiệm của toàn xã hội, của chính quyền các cấp, của tổ chức, cá nhân quản lý hoặc trực tiếp tham gia giao thông; thực hiện đồng bộ các giải pháp về kỹ thuật, an toàn của phương tiện, kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa; đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ; phổ biến, giáo dục ý thức chấp hành pháp luật cho người tham gia giao thông đường thủy nội địa; xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp		

	luật về trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa theo quy định của pháp luật.		
3. Hoạt động hàng hải 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.	3.[9] Phát triển giao thông đường thủy nội địa phải phù hợp với quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và quy hoạch khác có liên quan theo quy định của pháp luật về quy hoạch, bảo đảm quốc phòng, an ninh.	**2.** 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.	Kế thừa quy định.
4. Hoạt động hàng hải phải bảo đảm hiệu quả kinh tế gắn với bảo vệ, tái tạo, phát triển bền vững môi trường và cảnh quan thiên nhiên.	Phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa theo hướng hiện đại, đồng bộ về luồng, tuyến, cảng, bến, công nghệ quản lý, xếp dỡ hàng hóa; bảo đảm an toàn giao thông, phòng, chống thiên tai, bảo vệ môi trường và ứng phó với biến đổi khí hậu. Phát triển vận tải đường thủy nội địa phải kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác.		
	4. Quản lý hoạt động giao thông đường thủy nội địa được thực hiện thống nhất trên cơ sở phân công, phân cấp trách nhiệm, quyền hạn rõ ràng, đồng thời có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành và chính quyền các cấp.	3. 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.	Kế thừa quy định.
Điều 7. Chính sách của Nhà nước về phát triển hàng hải	**Điều 5. Chính sách phát triển giao thông đường thủy nội địa**	**Điều 6. Chính sách phát triển hoạt động hàng hải và giao thông 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.[2] Ưu tiên phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải thông qua chính sách ưu tiên trong quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển, quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển, quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn; thu hút nguồn vốn đầu	1. Nhà nước ưu tiên đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[10] trên các tuyến giao thông đường thủy nội địa trọng điểm, khu vực kinh tế trọng điểm, vùng sâu, vùng xa có lợi thế về giao thông đường thủy nội địa so với các loại hình giao thông khác. 2. Nhà nước khuyến khích, tạo điều kiện cho tổ chức, cá nhân Việt Nam, tổ chức, cá nhân nước ngoài đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[11], ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến, đào tạo	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	Hợp nhất 02 nội dung tại 02 văn bản luật hiện nay và bổ sung các chính sách mới về thúc đẩy phát triển bền vững, ứng dụng khoa học công nghệ, đảm bảo phù hợp nội dung các Nghị quyết: - Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường: "*Thúc đẩy các hoạt động giảm nhẹ phát thải khí nhà kính phù hợp với điều kiện*

tư xây dựng, khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải. 3. Ưu tiên phát triển đội tàu vận tải biển thông qua chính sách ưu đãi về thuế, lãi suất vay vốn trong đầu tư phát triển đội tàu và trong hoạt động vận tải biển. 4. Ưu tiên phát triển nguồn nhân lực hàng hải; phát triển đội ngũ thuyền viên đáp ứng nhu cầu trong nước và quốc tế thông qua các chính sách về đào tạo, huấn luyện thuyền viên; tiêu chuẩn, chế độ lao động của thuyền viên. 5. Tăng cường hợp tác quốc tế, đẩy mạnh việc tham gia các tổ chức quốc tế về hàng hải, ký kết, gia nhập và tổ chức thực hiện các điều ước quốc tế về hàng hải. 6. Khuyến khích nghiên cứu và chuyển giao các ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến, hiện đại trong lĩnh vực hàng hải. 7. Khuyến khích mọi tổ chức, cá nhân đầu tư phát triển đội tàu biển, cảng biển, công nghiệp tàu thủy; tham gia cung cấp dịch vụ công ích trong lĩnh vực hàng hải và thực hiện các hoạt động hàng hải khác theo quy định tại Việt Nam.	nguồn nhân lực chuyên ngành và đầu tư kinh doanh, khai thác vận tải đường thủy nội địa để phát triển giao thông đường thủy nội địa bền vững.	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	*nước ta trên cơ sở hỗ trợ tài chính và công nghệ của các nước và tổ chức quốc tế*"; - Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045: "*Giảm phát thải khí nhà kính từ hoạt động năng lượng so với kịch bản phát triển bình thường ở mức 15% vào năm 2030, lên mức 20% vào năm 2045*"; - Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia đã xác định nhiệm vụ, giải pháp: "*Khẩn trương, quyết liệt hoàn thiện thể chế; xoá bỏ mọi tư tưởng, quan niệm, rào cản đang cản trở sự phát triển; đưa thể chế thành một lợi thế cạnh tranh trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số*"; "*Phát triển, trọng dụng nhân lực chất lượng cao, nhân tài đáp ứng yêu cầu phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia*". - Cụ thể hóa cam kết quốc tế và sự tương thích với luật pháp quốc tế Việt Nam là quốc gia thành viên của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) và đã ký kết Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (UNFCCC). Việc luật hóa nội dung về vận tải biển phát thải thấp và nhiên liệu thay thế là hành động cụ thể nhằm thực hiện cam kết đạt mức phát thải ròng bằng "0" (Net Zero) vào năm 2050 của Chính phủ tại Hội nghị COP26. Đồng thời, các quy định này đảm bảo sự tương thích hoàn toàn với các quy định mới nhất của Phụ lục VI Công ước MARPOL về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu, giúp đội tàu quốc gia tránh các

		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.	chế tài phi thuế quan khi tham gia thị trường vận tải quốc tế. - Thiết lập cơ chế ưu đãi đủ mạnh, tạo động lực thị trường để thu hút nguồn lực xã hội hóa Các dự án về phát triển 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 đặc thù là vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn dài và rủi ro công nghệ cao. Quy định tại Khoản 7 về ưu đãi thuế, phí, tín dụng và đất đai là hết sức cần thiết nhằm tạo động lực tài chính đủ hấp dẫn để khuyến khích doanh nghiệp mạnh dạn đầu tư, hoán cải phương tiện và xây dựng hạ tầng cung ứng nhiên liệu mới (LNG, Hydrogen, Ammonia, điện bờ…). Đảm bảo tính khả thi của các chính sách nhà nước, chuyển từ hình thức khuyến khích chung sang hỗ trợ định lượng cụ thể. - Thúc đẩy tự chủ công nghiệp và hiện đại hóa đội tàu quốc gia Quy định về ưu đãi cho công nghiệp đóng tàu và phụ trợ sử dụng nhiên liệu thay thế nhằm hướng tới hai mục tiêu: - Thứ nhất: Từng bước loại bỏ các phương tiện cũ, lạc hậu, hiệu suất năng lượng thấp, vốn là tác nhân chính gây ô nhiễm môi trường biển và mất an toàn hàng hải. - Thứ hai: Định hướng ngành đóng tàu trong nước chuyển trọng tâm sang phân khúc tàu công nghệ cao, giá trị gia tăng lớn, thay vì chỉ dừng lại ở gia công tàu vỏ thép truyền thống. - Đảm bảo tính đồng bộ trong quy hoạch hạ tầng năng lượng Việc phát triển đội tàu xanh không thể tách rời hạ tầng nhiên liệu tương ứng. Quy định hỗ trợ nghiên cứu, sản xuất, nhập khẩu và phân phối nhiên liệu thay thế (tại Khoản 7) đảm bảo sự

			phát triển đồng bộ giữa hạ tầng bến cảng, hạ tầng năng lượng và đội tàu. Điều này giúp tránh lãng phí nguồn lực đầu tư và đảm bảo an ninh năng lượng trong dài hạn cho ngành giao thông vận tải. Việc bổ sung các quy định nêu trên là yêu cầu cấp thiết nhằm hoàn thiện khung pháp lý, tạo điều kiện cho ngành hàng hải và đường thủy Việt Nam chuyển đổi cơ cấu theo hướng hiện đại, bền vững, đảm bảo hài hòa giữa phát triển kinh tế biển và bảo vệ môi trường, phù hợp với xu thế chung của ngành hàng hải toàn cầu. - Bảo đảm tính linh hoạt trong triển khai: giao Chính phủ quy định chi tiết nhằm cụ thể hóa cơ chế ưu đãi, tiêu chí áp dụng và lộ trình thực hiện, bảo đảm phù hợp với điều kiện thực tiễn và sự phát triển của công nghệ. Ngoài ra, Cơ quan soạn thảo cũng đã tham khảo một số quy định của các quốc gia trên thế giới: Điều 88. Luật Bảo vệ Môi trường biển của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa quy định về vận tải biển xanh.
	Điều 6. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường thủy nội địa 1. Tổ chức liên quan đến giao thông đường thủy nội địa có trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường thủy nội địa cho Nhân dân và cán bộ, công chức, người lao động trong phạm vi quản lý của mình. 2. Cơ quan thông tin, tuyên truyền có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật về giao thông đường thủy nội địa thường xuyên, rộng rãi đến toàn dân. 3. Cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục và đào tạo có trách nhiệm chỉ đạo việc giáo		Bãi bỏ, nội dung này thuộc công tác tổ chức thực hiện.

	dục pháp luật về giao thông đường thủy nội địa trong các cơ sở giáo dục phù hợp với đặc điểm của từng vùng lãnh thổ.		
		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.	Bổ sung mới nhằm: - Thể chế hóa các định hướng tại Nghị quyết số 52-NQ/TW của Bộ Chính trị, trong đó xác định yêu cầu "*chủ động tham gia cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư, thúc đẩy chuyển đổi số, phát triển mạnh khoa học công nghệ và đổi mới sáng tạo*" làm nền tảng nâng cao năng suất, chất lượng và sức cạnh tranh của nền kinh tế. Đồng thời, nội dung Điều 7 cũng phù hợp với Nghị quyết số 57-NQ/TW, trong đó nhấn mạnh khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số là động lực chính của tăng trưởng, yêu cầu đẩy mạnh ứng dụng công nghệ tiên tiến, công nghệ số trong các ngành kinh tế trọng điểm, bao gồm lĩnh vực hạ tầng và vận tải. - Phù hợp với các quy định của Luật Khoa học và Công nghệ 2013, trong đó xác định phát triển và ứng dụng khoa học công nghệ là quốc sách hàng đầu, khuyến khích nghiên cứu, chuyển giao và ứng dụng công nghệ tiên tiến, công nghệ sạch; Luật Chuyển giao công nghệ 2017 về khuyến khích chuyển giao, làm chủ và phát triển công nghệ, cũng như các quy định của Luật Giao dịch điện tử 2023 về việc thừa nhận và thúc đẩy ứng dụng phương thức điện tử trong giao dịch và quản lý; - Khắc phục khoảng trống pháp lý của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004, khi các văn bản này chưa có quy định mang tính tổng thể về chuyển đổi số và phát triển công nghệ trong ngành; - Phù hợp với các định hướng, khuyến nghị của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) về thúc đẩy

			số hóa trong lĩnh vực hàng hải (e-navigation), tăng cường an toàn, an ninh hàng hải và giảm phát thải khí nhà kính trong vận tải biển; - Phù hợp với các cam kết của Việt Nam tại Hội nghị COP26 về mục tiêu phát thải ròng bằng "0" vào năm 2050.
		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.	Bổ sung mới nhằm: - Thể chế hóa các định hướng về chuyển đổi số quốc gia, xây dựng hạ tầng dữ liệu số và phát triển Chính phủ số, cụ thể, Nghị quyết số 52-NQ/TW xác định nhiệm vụ xây dựng hạ tầng dữ liệu quốc gia, thúc đẩy kết nối, chia sẻ dữ liệu giữa các ngành, lĩnh vực; Nghị quyết số 57-NQ/TW nhấn mạnh yêu cầu phát triển dữ liệu số trở thành tài nguyên quan trọng, hình thành các cơ sở dữ liệu chuyên ngành, kết nối với cơ sở dữ liệu quốc gia để phục vụ quản lý, điều hành và phát triển kinh tế - xã hội; - Phù hợp với Luật Giao dịch điện tử 2023, trong đó quy định việc xây dựng, khai thác và sử dụng dữ liệu điện tử trong hoạt động của cơ quan nhà nước; phù hợp với Luật An ninh mạng 2018 và Nghị định số 13/2023/NĐ-CP về yêu cầu bảo đảm an ninh, an toàn thông tin và bảo vệ dữ liệu cá nhân trong quá trình thu thập, xử lý và chia sẻ dữ liệu; - Tạo cơ sở pháp lý cho việc xây dựng, quản lý và khai thác cơ sở dữ liệu ngành, phục vụ hiệu quả công tác quản lý và phát triển lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa.

		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 dằn và cặn nước dằn; 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	Bổ sung mới nhằm: Nhằm thiết lập khung pháp lý toàn diện, thống nhất về bảo vệ môi trường trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, tạo nền tảng cho chuyển đổi xanh, nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước và bảo đảm thực hiện các cam kết quốc tế, với các nội dung chính sau: 1) Thiết lập nguyên tắc chung về bảo vệ môi trường: Quy định các yêu cầu mang tính nền tảng, bao gồm giảm thiểu tác động môi trường, kiểm soát ô nhiễm và phòng ngừa sự cố, làm cơ sở định hướng cho toàn bộ hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa và ban hành các văn bản dưới luật 2) Nội luật hóa điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên: Công ước như MARPOL, AFS, BWM và Chiến lược giảm phát thải khí nhà kính từ tàu của Tổ chức Hàng hải quốc tế. 3) Thể chế hóa các nội dung: Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường; Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; các Quyết định: số 896/QĐ-TTg phê duyệt Chiến lược quốc gia về biến đổi khí hậu giai đoạn đến năm 2050; số 888/QĐ-TTg phê duyệt đề án về những nhiệm vụ, giải pháp triển khai kết quả Hội nghị lần lần 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu; số 876/QĐ-TTg phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải.

		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	4) Khắc phục khoảng trống pháp lý: Các quy định hiện hành chưa có các nội dung mới như điện bờ, nhiên liệu thay thế, quản lý nước dằn và kiểm soát phát thải; cần một điều khoản khung để bảo đảm quản lý đồng bộ. 5) Phù hợp xu thế chuyển đổi xanh: Tạo cơ sở pháp lý thúc đẩy phát triển cảng xanh, vận tải phát thải thấp và ứng dụng công nghệ mới, nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành. 6) Bảo đảm tính linh hoạt trong tổ chức thực hiện: giao Chính phủ quy định chi tiết nhằm kịp thời cụ thể hóa các yêu cầu kỹ thuật, cơ chế quản lý và lộ trình áp dụng, phù hợp với thực tiễn và sự phát triển của công nghệ. Ngoài ra, Cơ quan soạn thảo cũng đã tham khảo một số quy định của các quốc gia trên thế giới: - Đạo luật cơ quan hàng hải và cảng biển Singapore hiệu lực ngày 01/7/2025 - Đạo luật Phòng ngừa ô nhiễm biển có hiệu lực từ ngày 31 tháng 12 năm 2021 - Luật Phòng ngừa và Kiểm soát Ô nhiễm Không khí của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa - Luật Cảng Ấn Độ 2025 quy định các cảng phải cung cấp các cơ sở tiếp nhận chất thải đầy đủ để đáp ứng nhu cầu của tàu mà không gây chậm trễ bất hợp lý, phù hợp với các quy định liên quan đến cơ sở tiếp nhận quy định tại các Phụ lục I, II, IV, V và VI của Công ước MARPOL hoặc các yêu cầu tại Điều 5 của Công ước Quản lý Nước dằn tàu (nếu áp dụng), trên cơ sở các điều kiện do Chính phủ Trung ương quy định sau khi tham khảo ý kiến Chính phủ Bang. Bổ sung mới trên cơ sở: - Cụ thể hóa nguyên tắc bảo đảm độc lập, chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ và lợi ích quốc gia trong hoạt động đối ngoại theo Nghị quyết số 22-NQ/TW của Bộ Chính trị, trong đó xác định

Điều 8. Quyền vận tải biển nội địa		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.	hội nhập quốc tế phải trên cơ sở giữ vững độc lập, chủ quyền và lợi ích quốc gia, đồng thời bảo đảm nguyên tắc bình đẳng, cùng có lợi; - Thúc đẩy phát triển ngành theo tiêu chuẩn, thông lệ quốc tế và tăng cường hiện diện tại Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) thể hiện định hướng nâng cao vị thế quốc gia, chủ động tham gia xây dựng luật quốc tế, phù hợp với chủ trương nâng cao vai trò, vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế; - Phù hợp với Luật Điều ước quốc tế 2016 về ký kết, gia nhập và thực hiện điều ước quốc tế, cũng như Luật Thỏa thuận quốc tế 2020 về thiết lập và triển khai các thỏa thuận hợp tác quốc tế; - Quy định tương tự với Luật hàng không dân dụng năm 2025. Chuyển xuống Chương quy định về hoạt động Vận tải.
1. Hàng hóa, hành khách và hành lý vận chuyển nội địa bằng đường biển được chuyên chở bằng tàu biển Việt Nam.			
Tổ chức, cá nhân tham gia vận chuyển nội địa bằng đường biển phải đáp ứng điều kiện do Chính phủ quy định.			
2. Việc vận chuyển nội địa 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 biển chuyên dùng; giải tỏa hàng hóa, hành khách và hành lý bị ách tắc tại cảng khi tàu biển Việt Nam quy định tại khoản 1 Điều này không có đủ khả năng vận chuyển; b) Vận chuyển hành khách và hành lý từ tàu khách du lịch vào đất liền và			

ngược lại bằng phương tiện trung chuyển của tàu khách đó;			
c) Để phòng chống, khắc phục thiên tai, dịch bệnh hoặc cứu trợ nhân đạo khẩn cấp. 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định thẩm quyền, thủ tục cấp phép cho tàu biển quy định tại khoản 2 Điều này.			
Điều 12. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải	**Điều 8. Các hành vi bị cấm**	**Điều 11. Các hành vi cấm trong hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa**	
1. Gây phương hại hoặc đe dọa gây phương hại đến chủ quyền và an ninh quốc gia. 2. Vận chuyển người, hàng hóa, hành lý, vũ khí, chất phóng xạ, chất phế thải độc hại, chất ma túy trái với quy định của pháp luật. 3. Cố ý tạo chướng ngại vật gây nguy hiểm hoặc làm cản trở giao thông hàng hải. 4. Sử dụng, khai thác tàu biển không đăng ký, đăng kiểm hoặc quá hạn đăng ký, đăng kiểm; giả mạo đăng ký, đăng kiểm. 5. Từ chối tham gia tìm kiếm, cứu nạn trên biển trong trường hợp điều kiện thực tế cho phép. 6. Gây ô nhiễm môi trường. 7. Xâm phạm tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm người trên tàu biển; chiếm đoạt, cố ý làm hư hỏng hoặc hủy hoại tài sản trên tàu biển; bỏ trốn sau khi gây tai nạn. 8. Gây mất trật tự công cộng, cản trở hoặc chống lại việc thực hiện nhiệm vụ của người thi hành công vụ trên tàu biển và tại cảng biển.	1. Phá hoại công trình giao thông đường thủy nội địa; tạo vật chướng ngại gây cản trở giao thông đường thủy nội địa. 2. Mở cảng, bến thủy nội địa trái phép; đón, trả người hoặc xếp, dỡ hàng hóa không đúng nơi quy định. 3. Xây dựng trái phép nhà, lều quán hoặc các công trình khác trên đường thủy nội địa và phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[13]. 4. Đổ đất, đá, cát, sỏi hoặc chất thải khác, khai thác trái phép khoáng sản trong phạm vi luồng và hành lang bảo vệ luồng; đặt cố định ngư cụ, phương tiện khai thác, nuôi trồng thủy sản trên luồng. 5. Đưa phương tiện không đủ điều kiện hoạt động theo quy định tại Điều 24 của Luật này tham gia giao thông đường thủy nội địa; sử dụng phương tiện không đúng công dụng hoặc không đúng vùng hoạt động theo giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của cơ quan đăng kiểm. 5a.[14] Giao phương tiện cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường thủy nội địa. 6. Bố trí thuyền viên không đủ định biên	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	Tham khảo và đảm bảo phù hợp với quy định tại các Luật liên quan như: Phòng chống tác hại rượu, bia; Luật Phòng, chống ma túy; Luật Phòng chống vũ khí vật liệu nổ; Luật bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa,

9. Phá hủy, làm hư hỏng, tháo gỡ, trộm cắp cấu kiện, phụ kiện, vật tư, vật liệu xây dựng và các thiết bị của công trình hàng hải. 10. Làm hư hỏng, phá hủy, tự ý di chuyển hoặc làm giảm hiệu lực của báo hiệu hàng hải. 11. Nổ mìn hoặc các vật liệu nổ khác trong phạm vi cảng biển, vùng nước cảng biển, luồng hàng hải khi chưa được sự cho phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. 12.[3] Xây dựng và khai thác trái phép các công trình cảng biển, công trình khác trong phạm vi quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển, quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển, quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn và các quy hoạch khác có liên quan theo quy định của pháp luật về quy hoạch, trong luồng hàng hải và phạm vi bảo vệ công trình hàng hải. 13. Xây dựng công trình làm giảm hoặc mất tác dụng của công trình hàng hải. 14. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn làm trái quy định về quản lý hàng hải; dung túng, bao che cho người có hành vi vi phạm pháp luật về hàng hải.	theo quy định khi đưa phương tiện vào hoạt động; thuyền viên, người lái phương tiện làm việc trên phương tiện không có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn[15], chứng chỉ chuyên môn hoặc giấy chứng nhận khả năng chuyên môn[16], chứng chỉ chuyên môn không phù hợp. 7. Chở hàng hóa độc hại, dễ cháy, dễ nổ, động vật lớn chung với hành khách; chở quá sức chở người của phương tiện hoặc quá vạch dấu mớn nước an toàn. 8.[17] Thuyền viên, người lái phương tiện đang làm việc trên phương tiện mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn hoặc có các chất kích thích khác mà luật cấm sử dụng. 9. Bỏ trốn sau khi gây tai nạn để trốn tránh trách nhiệm; xâm phạm tính mạng, tài sản khi phương tiện bị nạn; lợi dụng việc xảy ra tai nạn làm mất trật tự, cản trở việc xử lý tai nạn. 10. Vi phạm báo hiệu hạn chế tạo sóng hoặc các báo hiệu cấm khác. 11. Tổ chức đua hoặc tham gia đua trái phép phương tiện trên đường thủy nội địa; lạng lách gây nguy hiểm cho phương tiện khác. 12. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn để sách nhiễu, gây phiền hà khi thực hiện nhiệm vụ; thực hiện hoặc cho phép thực hiện hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường thủy nội địa. 13. Các hành vi khác vi phạm pháp luật về giao thông đường thủy nội địa.	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, dễ 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 9. Nội dung quản lý nhà nước về hàng hải	**Điều 98h. Nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa**[99]	**Điều 12. Nội dung quản lý nhà nước về hàng hải, giao thông đường thủy nội địa**	Rà soát, tích hợp các nội dung về quản lý nhà nước ở cả hai lĩnh vực vào 01 Điều.
1. Xây dựng, phê duyệt, ban hành và chỉ đạo thực hiện quy hoạch, kế hoạch, chiến lược, chính sách phát triển ngành hàng hải theo quy định của pháp luật.	1. Xây dựng, chỉ đạo và thực hiện chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chính sách phát triển và bảo đảm an toàn giao thông 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.	2. Ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về giao thông đường thủy nội địa.	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. Quản lý việc đầu tư xây dựng, tổ chức khai thác cảng biển và luồng, tuyến hàng hải theo quy định của pháp luật. Công bố mở, đóng cảng biển, vùng nước cảng biển và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải; công bố đưa bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước và các công trình hàng hải khác vào sử dụng.	3. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường thủy nội địa; hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông 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; kiểm tra, giám sát hoạt động của doanh nghiệp vận tải biển, cảng biển và doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải.	4. Tổ chức quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[100].	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 tàu biển và đăng ký các quyền đối với tàu biển. Quản lý việc thiết kế, đóng mới, sửa	5. Tổ chức thực hiện đăng ký, đăng kiểm phương tiện thủy nội địa; cấp, thu hồi giấy chứng nhận đăng ký, giấy chứng nhận an	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, phá dỡ, khai thác, xuất khẩu, nhập khẩu tàu biển và các trang thiết bị, vật tư phục vụ hoạt động hàng hải.	toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa.	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 kỹ thuật, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của tàu biển, cảng biển và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan đến hoạt động hàng hải.	6. Quản lý, đào tạo, cấp, đổi, thu hồi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền viên và người lái phương tiện 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.	7. Quản lý hoạt động vận tải 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 trong lĩnh vực hàng hải; bảo vệ môi trường, phòng, tránh thiên tai, ứng phó với biến đổi khí hậu trong hoạt động hàng hải.	8. Tổ chức thực hiện công tác phòng, chống thiên tai, ứng phó với biến đổi khí hậu và tìm kiếm, cứu nạn, cứu hộ giao thông 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. 10. Tổ chức cứu hộ hàng hải, cứu nạn trên biển; trục vớt tài sản chìm đắm; điều tra, xử lý tai nạn, sự cố hàng hải, công tác bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển. 11. Hợp tác quốc tế về hàng hải.	9. Bảo vệ môi trường trong hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa. 10. Tổ chức nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ; đào tạo nguồn nhân lực trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa. 11. Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo, xử lý vi phạm pháp luật về giao thông 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 theo quy định của pháp luật.	12. Hợp tác quốc tế về giao thông 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 10. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hàng hải	**Điều 99. Trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa của Chính phủ, các bộ, cơ quan ngang bộ**	**Điều 13. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hàng hải và giao thông đường thủy nội địa**	Rà soát, tích hợp các nội dung về trách nhiệm quản lý nhà nước ở cả hai lĩnh vực vào 01 Điều, trong đó, thực hiện phân quyền cụ thể cho các cơ quan liên quan, đảm bảo phân tách nhiệm vụ rõ ràng của các cơ quan trung ương, địa phương, phù hợp với Luật Tổ chức Chính phủ năm 2025, Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2025...
1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hàng hải.	1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa.	1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hàng hải, giao thông đường thủy nội địa.	
2. Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải.	2. Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về 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 trực thuộc Bộ Giao thông vận tải giúp Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải theo quy định của pháp luật.	3. Bộ Công an chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn[101] thực hiện các biện pháp bảo vệ trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa; tổ chức lực lượng Cảnh sát đường thủy[102] tuần tra, kiểm soát, xử lý hành vi vi phạm pháp luật trên đường thủy nội địa[103] đối với người, phương tiện tham gia giao thông đường thủy nội địa theo quy định của pháp luật; thống kê, cung cấp dữ liệu về tai nạn giao thông đường thủy nội địa.	3. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, đường thủy nội địa trực thuộc Bộ Xây dựng giúp Bộ trưởng Bộ Xây dựng 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 Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải.	3a.[104] Bộ Quốc phòng chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa trong lĩnh vực quốc phòng, an ninh theo quy định của Luật này và pháp luật có liên quan. 4.[105] Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc xây dựng quy hoạch hệ thống cảng cá, khu neo đậu tránh trú bão	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	

	cho tàu cá theo quy định của pháp luật về quy hoạch và chỉ đạo thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đối với khu vực hoạt động thủy sản, tàu cá hoạt động trên đường thủy nội địa. 5.[106] Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các bộ, ngành liên quan khi xây dựng quy hoạch đê điều, công trình thủy lợi và kế hoạch phòng, chống thiên tai có liên quan đến giao thông đường thủy nội địa; chỉ đạo 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 thuỷ lợi không còn sử dụng nhưng ảnh hưởng tới luồng và hành lang bảo vệ luồng. 6. Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc xây dựng quy hoạch phát triển lưu vực sông, 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. 7. Bộ, cơ quan ngang bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường thủy nội địa.	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 thuỷ 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.	Sửa nhiệm vụ Bộ NN&MT theo Luật Quy hoạch năm 2025
5. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải tại địa phương.	**Điều 100. Trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh** 1. Tổ chức, chỉ đạo các sở, ban, ngành trực thuộc và Ủy ban nhân dân cấp huyện, Ủy ban nhân dân cấp xã thực hiện các biện pháp bảo vệ kết cấu hạ tầng đường thủy nội	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.	

	địa[107], 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.		
	2.[108] Tổ chức thực hiện quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa theo thẩm quyền; xây dựng và tổ chức thực hiện nội dung phương án phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa trong quy hoạch tỉnh.	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.	Tên quy hoạch theo Luật quy hoạch năm 2025
	3. Tổ chức thực hiện việc tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường thủy nội địa; 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.	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	

Điều 91. Cảng vụ hàng hải 1. Cảng vụ hàng hải là cơ quan trực thuộc cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý được giao. 2. Giám đốc Cảng vụ hàng hải là người chỉ huy cao nhất của Cảng vụ hàng hải. 3. Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ hàng hải.	**Điều 71. Cảng vụ đường thủy nội địa** 1.[88] Cảng vụ đường thủy nội địa là cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa; trên luồng, tuyến khi có sự phân công của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải nhằm bảo đảm việc chấp hành quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa và bảo vệ môi trường. 2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tổ chức, hoạt động và phạm vi hoạt động của Cảng vụ 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.	Tích hợp các quy định phân tán về cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hiện nay tại các văn bản Luật về chung tại 01 Điều, theo đó, dự thảo quy định lược bỏ các quy định mang tính tổ chức bộ máy cụ thể, đồng thời, chuẩn hóa chức năng của Cảng vụ là cơ quan thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến, khu nước và thống nhất cách diễn đạt giữa hai lĩnh vực.
Điều 92. Nhiệm vụ, quyền hạn của Giám đốc Cảng vụ hàng hải 1.[16] Tham gia xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển, quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển, kế hoạch phát triển cảng biển trong khu vực quản lý và tổ chức giám sát thực hiện sau khi được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt. 2. Tổ chức thực hiện quy định về quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý; kiểm tra, giám sát luồng, hệ thống báo hiệu hàng hải; kiểm tra hoạt động hàng hải của tổ chức, cá nhân tại cảng biển và khu vực quản lý. 3. Cấp phép, giám sát tàu thuyền đến, rời và hoạt động tại cảng biển; không cho phép tàu thuyền đến, rời cảng khi không có đủ điều kiện cần thiết về an	**Điều 72. Nhiệm vụ, quyền hạn của Cảng vụ đường thủy nội địa** 1. Quy định nơi neo đậu cho phương tiện, tàu biển trong vùng nước cảng, bến thủy nội địa. 2.[89] Kiểm tra việc thực hiện quy định của pháp luật về an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường của phương tiện, tàu biển; kiểm tra giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và người lái phương tiện; cấp phép cho phương tiện, tàu biển ra, vào cảng, bến thủy nội địa. 3.[90] Không cho phương tiện, tàu biển ra, vào cảng, bến thủy nội địa khi cảng, bến hoặc phương tiện, tàu biển không bảo đảm điều kiện an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường hoặc cảng, bến không đủ điều kiện hoạt động theo quy định của pháp luật. 4.[91] Thực hiện công tác quản lý luồng, tuyến theo phân công của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải; thông báo hiện trạng		

toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. 4. Chủ trì điều phối hoạt động giao thông hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý. 5. Thực hiện quyết định bắt giữ tàu biển của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. 6. Tạm giữ tàu biển quy định tại Điều 114 của Bộ luật này. 7. Chủ trì tổ chức tìm kiếm, cứu người gặp nạn trong vùng nước cảng biển; huy động người và các phương tiện cần thiết để thực hiện việc tìm kiếm, cứu nạn hoặc xử lý sự cố ô nhiễm môi trường. 8. Tổ chức thực hiện việc đăng ký tàu biển, đăng ký thuyền viên khi được cơ quan có thẩm quyền giao; thu, quản lý, sử dụng các loại phí, lệ phí cảng biển theo quy định của pháp luật. 9. Tổ chức thực hiện thanh tra hàng hải, điều tra, xử lý theo thẩm quyền các tai nạn hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý. 10. Chủ trì, điều hành việc phối hợp hoạt động giữa các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng biển. 11. Xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải theo thẩm quyền.	của luồng, tuyến cho phương tiện, tàu biển. 5. Kiểm tra điều kiện an toàn đối với cầu tàu, bến, luồng, báo hiệu và các công trình khác có liên quan trong phạm vi cảng, bến thủy nội địa; khi phát hiện có dấu hiệu mất an toàn phải thông báo cho tổ chức, cá nhân có trách nhiệm xử lý kịp thời. 6. Giám sát việc khai thác, sử dụng cầu tàu, bến bảo đảm an toàn; yêu cầu tổ chức, cá nhân khai thác cảng, bến thủy nội địa tạm ngừng khai thác cầu tàu, bến khi xét thấy có ảnh hưởng đến an toàn cho người, phương tiện hoặc công trình. 7. Tổ chức tìm kiếm, cứu người, hàng hóa, phương tiện, tàu biển bị nạn trong vùng nước cảng, bến thủy nội địa. 8. Huy động phương tiện, thiết bị, nhân lực trong khu vực cảng, bến thủy nội địa để tham gia cứu người, hàng hóa, phương tiện, tàu biển trong trường hợp khẩn cấp và xử lý ô nhiễm môi trường trong phạm vi cảng, bến thủy nội địa. 9. Tham gia lập biên bản, kết luận nguyên nhân tai nạn, sự cố xảy ra trong khu vực cảng, bến thủy nội địa; yêu cầu các bên liên quan khắc phục hậu quả tai nạn. 10. Xử phạt vi phạm hành chính; lưu giữ phương tiện; thu phí, lệ phí theo quy định của pháp luật. 11. Chủ trì phối hợp hoạt động với các cơ quan quản lý nhà nước khác tại cảng, bến thủy nội địa có tiếp nhận phương tiện, tàu biển nước ngoài.		
Điều 11. Thanh tra hàng hải 1. Thanh tra hàng hải trực thuộc Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành	**Điều 101. Thanh tra giao thông đường thủy nội địa** 1. Thanh tra giao thông đường thủy nội địa là thanh tra chuyên ngành, có nhiệm vụ	**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	Điều chỉnh lại quy định cho phù hợp với Luật Thanh tra 2025.

hàng hải thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành về hàng hải.	thanh tra, kiểm tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về tiêu chuẩn kỹ thuật và quản lý đối với kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[109], vận tải đường thủy nội địa, phương tiện, thuyền viên và người lái phương tiện.	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. Thanh tra hàng hải có các nhiệm vụ và quyền hạn sau đây: a) Thanh tra việc chấp hành các quy định của pháp luật về hàng hải, các điều ước quốc tế liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; b) Phòng ngừa, phát hiện, ngăn chặn, xử lý hành vi vi phạm trong hoạt động hàng hải; c) Tạm giữ tàu biển; d) Thực hiện nhiệm vụ và quyền hạn khác theo quy định của pháp luật. 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. 4. Thanh tra hàng hải hoạt động theo quy định của Bộ luật này, pháp luật về thanh tra và điều ước quốc tế liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.	2. Tổ chức và hoạt động của thanh tra giao thông đường thủy nội địa theo quy định của pháp luật về thanh tra.	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. **QUY ĐỊNH VỀ KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI, ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA VÀ CẢNG CẠN** **Mục 1.**	
		QUY ĐỊNH CHUNG **Điều 16. Kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa**	

	Điều 9. Kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[19] 1.[20] Kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[21] gồm đường thủy nội địa; hành lang bảo vệ luồng; cảng, bến thủy nội địa; khu neo đậu ngoài cảng; kè, đập giao thông, báo hiệu đường thủy nội địa và các công trình phụ trợ khác. 2. Đường thủy nội địa được phân loại thành đường thủy nội địa quốc gia, đường thủy nội địa địa phương và đường thủy nội địa chuyên dùng. Đường thủy nội địa được chia thành các cấp kỹ thuật. 3. Trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì đường thủy nội địa được phân cấp như sau: a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý, bảo trì đường thủy nội địa quốc gia; b) Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (sau đây gọi chung là Ủy ban nhân dân cấp tỉnh) tổ chức quản lý, bảo trì đường thủy nội địa địa phương; c) Tổ chức, cá nhân có đường thủy nội địa chuyên dùng tổ chức quản lý, bảo trì đường thủy nội địa chuyên dùng được giao. 4. Tổ chức, cá nhân quy định tại khoản 3 Điều này phải bố trí lực lượng quản lý, bảo trì đường thủy nội địa (sau đây gọi là đơn vị quản lý đường thủy nội địa). 5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định việc phân loại, phân cấp kỹ thuật, tiêu chuẩn cấp kỹ thuật, công bố tuyến đường thủy nội địa và quy định việc tổ chức quản lý 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 thuỷ 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.	Kế thừa quy định của Điều 9 Luật Giao thông đường thủy nội địa và bổ sung nội dung liên quan đến kết cấu hạ tầng hàng hải để phù hợp với phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật sửa đổi, hợp nhất lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, ddoognf thời bảo đảm cơ sở pháp lý thống nhất cho quản lý, đầu tư, khai thác, bảo trì và bảo vệ hệ thống luồng hàng hải, vùng nước cảng biển, khu neo đậu, khu tránh trú bão, công trình bảo đảm an toàn hàng hải, công trình chỉnh trị luồng và các hệ thống kỹ thuật, công nghệ phục vụ quản lý, điều hành giao thông hàng hải.
Điều 73. Cảng biển		**Điều 17. Cảng biển** 1. Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng	Việc sửa đổi quy định về cảng biển nhằm khắc phục một số bất cập của quy định tại Điều 73 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, đồng thời bảo

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. 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 bốc dỡ hàng hóa và thực hiện dịch vụ khác. 2. Kết cấu hạ tầng cảng biển bao gồm cầu cảng, vùng nước trước cầu cảng, kho, bãi, 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. 3. Khu nước, vùng nước bao gồm vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch, vùng quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão trong vùng nước cảng biển. 4. 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, phòng chống cháy, nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan.		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.	đảm thống nhất với hệ thống pháp luật có liên quan và yêu cầu quản lý trong tình hình mới. Cụ thể: Thứ nhất, dự thảo đã chuẩn hóa lại khái niệm cảng biển theo hướng làm rõ phạm vi bao gồm khu đất và vùng nước cảng, phù hợp với thực tiễn quản lý và thông lệ quốc tế, thay cho cách diễn đạt còn thiên về mô tả trong quy định hiện hành. Thứ hai, bổ sung quy định về phạm vi quản lý nhà nước đối với các loại cảng đặc thù (cảng quân sự, cảng cá, bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển), nhằm làm rõ ranh giới quản lý, tránh chồng chéo giữa các cơ quan quản lý chuyên ngành. Thứ ba, bổ sung các yêu cầu mới về cảng xanh, cảng thông minh, phản ánh xu hướng phát triển hiện đại, chuyển đổi số và giảm phát thải trong lĩnh vực hàng hải, là nội dung chưa được quy định trong Bộ luật hiện hành. Thứ tư, làm rõ cơ chế phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước trong khu vực cảng, góp phần nâng cao hiệu quả điều hành, bảo đảm an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường.
Điều 74. Tiêu chí xác định cảng biển		**Điều 18. Tiêu chí xác định cảng biển**	Kế thừa quy định tại BLHHVN năm 2015

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.		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 75. Phân loại 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. Thủ tướng Chính phủ quyết định xếp loại cảng biển và công bố Danh mục cảng biển theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Danh mục bến cảng thuộc cảng biển Việt Nam theo đề nghị của Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành		**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	kế thừa có sửa đổi, bổ sung quy định tại Điều 75 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 nhằm hoàn thiện cơ chế phân loại cảng biển. Theo đó, dự thảo tiếp tục duy trì phân loại cảng biển theo quy mô và vai trò (cảng đặc biệt, loại I, II, III), đồng thời chuẩn hóa tiêu chí phân loại theo hướng rõ ràng hơn, bổ sung quy định về phân loại bến cảng theo tính chất hoạt động và giao Chính phủ quy định chi tiết. Việc sửa đổi này nhằm khắc phục bất cập của quy định hiện hành, bảo đảm phù hợp với thực tiễn phát triển hệ thống cảng biển và nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước.

hàng hải.		Điều này.	
Điều 76. Chức năng cơ bản của cảng biển		**Điều 20. Chức năng cơ bản của cảng biển**	
1. Cung cấp dịch vụ hỗ trợ tàu thuyền đến, rời cảng. 2. Cung cấp phương tiện, thiết bị và nhân lực cần thiết cho tàu thuyền neo đậu, bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách. 3. Cung cấp dịch vụ vận chuyển, bốc dỡ, lưu kho bãi và bảo quản hàng hóa trong cảng. 4. Đầu mối kết nối hệ thống giao thông ngoài cảng biển. 5. Là nơi để tàu thuyền trú ẩn, sửa chữa, bảo dưỡng hoặc thực hiện những dịch vụ cần thiết trong trường hợp khẩn cấp. 6. Cung cấp các dịch vụ khác cho tàu thuyền, người và hàng hóa.		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.	Dự thảo đã mở rộng và cụ thể hóa chức năng của cảng biển theo hướng phù hợp với thực tiễn phát triển hiện đại, trong đó bổ sung các nội dung về dịch vụ logistics, kết nối vận tải đa phương thức, ứng dụng công nghệ số và vai trò của cảng biển trong chuỗi cung ứng. Đồng thời, dự thảo làm rõ chức năng của cảng biển là trung tâm phát triển kinh tế, thương mại và là địa điểm thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành, bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường. Việc sửa đổi này nhằm nâng cao vai trò, vị thế của cảng biển, phù hợp với định hướng phát triển kinh tế biển và hội nhập quốc tế.
Điều 77. Nguyên tắc đặt tên cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước Cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước phải được đặt tên và theo nguyên tắc sau đây: 1.[7] Cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu		**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	Kế thừa có sửa đổi, bổ sung quy định tại Điều 77 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 nhằm hoàn thiện nguyên tắc đặt tên cảng biển và các công trình liên quan. Việc sửa đổi tập trung vào chuẩn hóa tiêu chí đặt tên, phân định rõ giữa cảng biển và bến cảng theo tính chất quản lý và đầu tư, đồng thời cụ thể hóa các hành vi bị cấm để bảo đảm minh bạch, thống nhất trong áp dụng. Quy định này phù hợp với thực tiễn phát triển hệ thống cảng biển, hạn chế tình trạng

nước, vùng nước được đặt tên khi lập quy hoạch, lập dự án đầu tư xây dựng, công bố đưa vào sử dụng theo đề nghị của chủ đầu tư, cơ quan, tổ chức liên quan. 2. Không đặt tên trùng hoặc gây nhầm lẫn với tên của cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, 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, cảng dầu khí ngoài khơi, bến cảng, cầu cảng, bến phao và khu nước, vùng nước 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 làm toàn bộ hoặc một phần tên riêng của cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, 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. 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.		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.	trùng lặp, gây nhầm lẫn và nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước.
Điều 78. Thẩm quyền đặt tên cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, bến cảng, cầu cảng, bến phao và khu nước, vùng nước 1. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đặt tên cảng biển và cảng dầu khí ngoài khơi. 2. Người đứng đầu Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải quyết định đặt tên bến cảng, cầu cảng, bến phao và khu nước, vùng nước.		**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.	Việc sửa đổi quy định về thẩm quyền đặt tên nhằm chuyển từ cơ chế quản lý hành chính sang cơ chế gắn với quy hoạch và chủ thể đầu tư, khai thác, phù hợp với thực tiễn phát triển và xã hội hóa đầu tư trong lĩnh vực cảng biển. Đồng thời, quy định mới góp phần phân định rõ trách nhiệm giữa Nhà nước và doanh nghiệp, giảm thủ tục hành chính, tăng tính chủ động cho nhà đầu tư, bảo đảm linh hoạt trong hoạt động khai thác, sử dụng công trình cảng biển.

Điều 79. Công bố mở, đóng cảng biển và vùng nước cảng biển Chính phủ quy định thẩm quyền, điều kiện, thủ tục công bố mở, đóng cảng biển, cầu cảng, bến cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, vùng nước cảng biển, quản lý luồng hàng hải và hoạt động hàng hải tại cảng biển.		**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.	Kế thừa có sửa đổi, bổ sung Điều 79 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 nhằm làm rõ phạm vi điều chỉnh và chuẩn hóa kỹ thuật lập pháp. Việc bổ sung quy định mang tính nguyên tắc tại khoản 1 giúp xác định rõ đối tượng phải thực hiện công bố, đồng thời tách bạch nội dung quản lý giữa cảng biển và các hạng mục công trình. Bên cạnh đó, việc tiếp tục giao Chính phủ quy định chi tiết về thẩm quyền, điều kiện, thủ tục công bố mở, đóng nhằm bảo đảm tính linh hoạt, phù hợp với thực tiễn quản lý và khai thác hệ thống cảng biển.
	Điều 13. Cảng, bến thủy nội địa[34] 1. Cảng thủy nội địa được quy định như sau: a) Cảng thủy nội địa là hệ thống công trình được xây dựng để phương tiện, tàu biển neo đậu, xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ hỗ trợ khác. Cảng thủy nội địa có vùng đất cảng và vùng nước cảng. 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 chuyển tải, khu hạ tải, khu tránh bão; b) Cảng thủy nội địa gồm cảng tổng hợp, cảng hàng hóa, cảng hành khách, cảng chuyên dùng và được phân thành cảng loại I, loại II, loại III. 2. Bến thủy nội địa là công trình độc lập có quy mô nhỏ, gồm vùng đất và vùng nước trước bến để phương tiện neo đậu, xếp dỡ	**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 thuỷ 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 thuỷ 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 chuyển 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 thuỷ nội địa neo đậu, xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ hỗ trợ khác. Bến thuỷ nội địa có quy mô gồm 01 cầu cảng.	Việc xây dựng 02 phương án nhằm lựa chọn mô hình quản lý phù hợp với thực tiễn phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa hiện nay, trong bối cảnh quy mô khai thác ngày càng lớn, có xu hướng hình thành các tổ hợp cảng, logistics và kết nối đa phương thức. PA1 giữ cách tiếp cận quản lý theo bến thủy nội địa là đơn vị chính, bảo đảm kế thừa pháp luật hiện hành, dễ áp dụng nhưng hạn chế trong quản lý tổng thể và chưa phản ánh xu hướng phát triển các tổ hợp cảng, logistics. PA2 chuyển sang quản lý theo khu vực cảng bao gồm vùng đất và vùng nước, phù hợp với yêu cầu quy hoạch, kết nối đa phương thức và phát triển hiện đại, song đòi hỏi điều chỉnh hệ thống quản lý và có thể phát sinh vướng mắc trong giai đoạn chuyển tiếp.

	hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ hỗ trợ khác. Bến thủy nội địa gồm bến hàng hóa, bến hành khách, bến tổng hợp, bến khách ngang sông, bến chuyên dùng. 3.[35] Việc xây dựng cảng, bến thủy nội địa phải phù hợp với quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, quy hoạch chi tiết kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[36], quy hoạch khác có liên quan theo quy định của pháp luật về quy hoạch và tuân thủ quy định của pháp luật có liên quan. Tổ chức, cá nhân có nhu cầu xây dựng cảng, bến thủy nội địa phải có ý kiến chấp thuận bằng văn bản của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền về giao thông đường thủy nội địa. 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, 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, công bố danh mục cảng thủy nội địa; phân cấp kỹ thuật, quy định tiêu chuẩn cấp kỹ thuật của cảng thủy nội địa và tiêu chuẩn của bến thủy nội địa.	**PA 2:** 1. Cảng thuỷ 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 thuỷ nội địa. Bến thuỷ 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 thuỷ nội địa và luồng đường thuỷ nội địa cho tàu, thuyền, phương tiện thuỷ nội địa đến, rời, hoạt động an toàn. 2. Có lợi thế về giao thông đường thuỷ nội địa.	Quy định tại dự thảo đã sửa đổi so với khoản 4 Điều 13 Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004 (sửa đổi 2014) theo hướng luật hóa trực tiếp các tiêu chí xác định, phân loại cảng, bến thủy nội địa, thay vì giao Bộ trưởng quy định chi tiết như hiện hành. Việc bổ sung các tiêu chí ngay trong Luật nhằm bảo đảm tính minh bạch, thống nhất trong áp dụng pháp luật, hạn chế tình trạng phụ thuộc vào văn bản dưới luật và bảo đảm kiểm soát chặt chẽ các điều kiện

		3. Là đầu mối giao thông đường thuỷ nội địa phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa trong địa phương hoặc liên vùng.	xác định, phân loại cảng, bến. Đồng thời, cách tiếp cận này phù hợp với yêu cầu hoàn thiện thể chế, nâng cao hiệu lực pháp lý của quy định và đáp ứng yêu cầu quản lý trong bối cảnh hoạt động vận tải thủy nội địa ngày càng phát triển.
		PA 2:	
		1. Là đầu mối giao thông đường thuỷ 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 thuỷ 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~~, khu neo đậu~~ **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~~, 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 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 thuỷ nội địa được đặt tên theo tỉnh, thành phố có cảng thuỷ 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 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.	Bổ sung quy định cho thống nhất với loại hình cảng biển.
		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.	Bổ sung quy định cho thống nhất với loại hình cảng biển.
		Điều 31. Cảng cạn	
12. 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 đường 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 bằng đường biển.		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.	cơ bản kế thừa nội dung quy định hiện hành về cảng cạn, đồng thời chuẩn hóa lại cách diễn đạt theo hướng rõ ràng, khái quát hơn. Theo đó, dự thảo tiếp tục xác định cảng cạn là bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, là đầu mối tổ chức vận tải gắn với hoạt động của các phương thức vận tải khác nhau, đồng thời có chức năng hỗ trợ hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa. Việc giữ ổn định nội dung này nhằm bảo đảm tính kế thừa, phù hợp với thực tiễn quản lý và không phát sinh vướng mắc trong quá trình áp dụng.

		2. Chính phủ quy định chi tiết về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn.	
Điều 100. Chức năng của cảng cạn 1. Nhận và gửi hàng hóa được vận chuyển bằng container. 2. Đóng hàng hóa vào và dỡ hàng hóa ra khỏi container. 3. Tập kết container để vận chuyển đến cảng biển và ngược lại. 4. Kiểm tra và hoàn tất thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu. 5. Gom và chia hàng hóa lẻ đối với hàng hóa có nhiều chủ trong cùng container. 6. Tạm chứa hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và container. 7. Sửa chữa và bảo dưỡng container.		**Điều 32. Chức năng của cảng cạn** 1. Tiếp nhận, bốc dỡ, lưu kho, bãi, chuyển 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.	Quy định tại dự thảo đã sửa đổi, bổ sung và phát triển toàn diện so với Điều 100 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 về chức năng của cảng cạn, theo hướng mở rộng từ các hoạt động tác nghiệp container đơn thuần sang chức năng của một trung tâm logistics và điểm kết nối vận tải đa phương thức. Dự thảo bổ sung các nội dung về kết nối hạ tầng giao thông liên vùng và quốc tế, cung cấp dịch vụ logistics tích hợp, hỗ trợ hoạt động hải quan và kiểm tra chuyên ngành, điều phối luồng hàng hóa, cũng như yêu cầu chuyển đổi số, phát triển cảng cạn xanh và bảo đảm an ninh, an toàn. Việc sửa đổi nhằm phản ánh đúng vai trò của cảng cạn trong chuỗi cung ứng hiện đại, phù hợp với xu hướng phát triển logistics và nâng cao hiệu quả khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng vận tải.
Điều 101. Tiêu chí xác định cảng cạn		**Điều 33. Tiêu chí xác định cảng cạn** 1. Gắn với các hành lang vận tải chính, kết	Quy định tại dự thảo đã sửa đổi, đơn giản hóa và chuẩn hóa tiêu chí xác định cảng cạn so với

1. Phải phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn đã được phê duyệt. 2. Gắn với các hành lang vận tải chính, kết nối tới cảng biển phục vụ phát triển kinh tế vùng. 3. 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. 4. Bảo đảm đủ diện tích để bố trí nơi làm việc cho các cơ quan, tổ chức hữu quan. 5. Bảo đảm yêu cầu về phòng, chống cháy, nổ, bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật.		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 101 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, theo hướng tập trung vào các tiêu chí cốt lõi như vị trí gắn với hành lang vận tải, khả năng kết nối đa phương thức và điều kiện bảo đảm hạ tầng phục vụ hoạt động. Dự thảo lược bỏ một số tiêu chí mang tính kỹ thuật, điều kiện chi tiết (như yêu cầu cụ thể về quy hoạch hệ thống, phòng cháy chữa cháy, bảo vệ môi trường…) để tránh trùng lặp với các quy định chuyên ngành khác và phù hợp với nguyên tắc không quy định quá chi tiết trong Luật. Việc sửa đổi nhằm bảo đảm tính rõ ràng, dễ áp dụng, đồng thời tăng tính linh hoạt trong phát triển hệ thống cảng cạn phù hợp với thực tiễn.
Điều 104. Thẩm quyền công bố mở, tạm dừng, đóng cảng cạn và trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước tại cảng cạn 1. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải 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.		**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.	Quy định tại dự thảo đã **sửa đổi so với Điều 104 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 theo hướng điều chỉnh lại thẩm quyền công bố mở, tạm dừng, đóng cảng cạn**, chuyển từ quy định trực tiếp thẩm quyền của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sang **giao Chính phủ quy định chi tiết** về thẩm quyền, điều kiện, trình tự, thủ tục. Việc sửa đổi này nhằm bảo đảm thống nhất với nguyên tắc phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước hiện nay, phù hợp với các quy định tại Nghị định số 140/2025/NĐ-CP và Nghị định số 144/2025/NĐ-CP về phân định thẩm quyền quản lý giữa Trung ương và địa phương trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng giao thông. Đồng thời, cách tiếp cận này tạo cơ sở pháp lý linh hoạt để điều chỉnh thẩm quyền theo từng loại cảng cạn, quy mô và phạm vi ảnh hưởng, bảo đảm phù hợp với thực tiễn quản lý và yêu cầu cải cách thủ tục hành chính.
		Mục 2.	

		QUY HOẠCH KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI, ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA, CẢNG CẠN	
Điều 102. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn[33] 1. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn là quy hoạch chi tiết ngành[34], cụ thể hóa quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh. Việc lập quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh. 2. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn bao gồm các nội dung chủ yếu sau đây: a) Dự báo nhu cầu hàng hóa thông qua, phân bổ lượng hàng hóa cho các hành lang vận tải, vùng hàng hóa; b) Xây dựng phương án giao thông kết nối cảng; phương án điều tiết hợp lý luồng hàng hóa gắn với việc phát triển các khu kinh tế, khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất, tạo điều kiện phát triển kinh tế - xã hội trong khu vực; c) Xác định vị trí, quy mô, công năng, diện tích cảng; phân bổ công năng của từng cảng trong phạm vi vùng đất được quy hoạch; bố trí các công trình phục vụ quản lý nhà nước; d) Xác định nhu cầu sử dụng đất, nhu cầu vốn đầu tư, lộ trình thực hiện quy hoạch theo thứ tự ưu tiên đầu tư; đ) Giải pháp tổ chức thực hiện quy hoạch, quản lý thực hiện quy hoạch; dự kiến nguồn vốn đầu tư cảng.		**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 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.	Quy định tại Điều 35 dự thảo đã sửa đổi căn bản so với Điều 102 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 theo hướng chuẩn hóa lại hệ thống quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn, bảo đảm thống nhất với pháp luật về quy hoạch. Dự thảo không còn quy định riêng quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn như một quy hoạch ngành độc lập, mà tích hợp vào hệ thống quy hoạch tổng thể, quy hoạch ngành quốc gia và quy hoạch chi tiết, phù hợp với Luật Quy hoạch 2017. Đồng thời, việc quy định rõ trình tự lập, thẩm định, phê duyệt, điều chỉnh và công bố quy hoạch theo pháp luật về quy hoạch, kết hợp với giao Chính phủ quy định chi tiết, bảo đảm phù hợp với nguyên tắc phân cấp, phân quyền theo Nghị định số 140/2025/NĐ-CP và Nghị định số 144/2025/NĐ-CP**,** tránh chồng chéo thẩm quyền giữa Trung ương và địa phương.

3.[35] Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập, phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn. 4. Bộ Giao thông vận tải tổ chức công bố và hướng dẫn, kiểm tra thực hiện quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn đã được phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch và pháp luật về hàng hải. 5. Bộ, cơ quan ngang bộ và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm: a) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý thực hiện quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn theo quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan; b) Bảo đảm quỹ đất để xây dựng phát triển cảng cạn theo quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn đã được phê duyệt. 6. Chính phủ quy định chi tiết việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn.			
		Mục 3. **ĐẦU TƯ KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI, ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA, CẢNG CẠN**	
Điều 103. Đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn 1. Đầu tư xây dựng cảng cạn phải phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn, quy định của pháp luật về đầu tư, pháp luật về xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.	**Điều 11. Xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa**[31] Việc xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[32] phải tuân theo quy hoạch, bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật, điều kiện an toàn giao thông cho mọi đối tượng tham gia giao thông và tuân theo quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng, đê điều và phòng, chống thiên tai[33].	**Điều 36. Đầu tư kết cấu hạ tầng 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,	Quy định tại dự thảo đã sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện so với Điều 103 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, Điều 11 Luật GT ĐTNĐ theo hướng tích hợp đầy đủ yêu cầu về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn trong một điều thống nhất, thay vì quy định riêng lẻ như hiện hành. Dự thảo bổ sung các nguyên tắc về bảo đảm quốc phòng, an ninh, lợi ích quốc gia; yêu cầu hiện đại hóa, chuyển đổi số, phát triển hạ tầng xanh, thích

2. Tổ chức, cá nhân được đầu tư xây dựng và khai thác cảng cạn theo quy định của pháp luật. 3. Chính phủ quy định chi tiết về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn.		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	ứng biến đổi khí hậu và sử dụng hiệu quả tài nguyên. Đồng thời, quy định làm rõ hơn trách nhiệm quản lý thống nhất của Nhà nước và nguyên tắc phối hợp giữa các cấp, các ngành, phù hợp với định hướng phân cấp, phân quyền theo Nghị định số 140/2025/NĐ-CP và Nghị định số 144/2025/NĐ-CP, cũng như bảo đảm thống nhất với pháp luật về đầu tư, xây dựng.

		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 thuỷ 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 chuyển 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.	Bổ sung nhằm hoàn thiện cơ chế lựa chọn nhà đầu tư đối với các dự án cảng biển, cảng thủy nội địa có tính chất quan trọng, bảo đảm vừa tuân thủ pháp luật chung về đầu tư, đấu thầu, vừa có cơ chế kiểm soát đặc thù đối với các dự án có quy mô lớn, ảnh hưởng đến kết cấu hạ tầng quốc gia và quốc phòng, an ninh.
		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	bổ sung nhằm thiết lập khung chính sách ưu đãi, hỗ trợ đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn theo hướng đồng bộ, hiện đại và bền vững, phù hợp với định hướng phát triển kinh tế biển và chuyển đổi xanh. So với quy định hiện hành còn phân tán ở nhiều văn bản, dự thảo đã luật hóa các định hướng ưu tiên đầu tư đối với các dự án hạ tầng trọng điểm, luồng công cộng, hạ

		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 biển, 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	tầng xanh, hạ tầng số và hệ thống bảo vệ môi trường tại cảng.

		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.	Quy định tại dự thảo được xây dựng với 02 phương án nhằm lựa chọn cơ chế xử lý dự án bến cảng biển khi hết thời hạn hoạt động, bảo đảm hài hòa giữa quyền của Nhà nước với tư cách đại diện chủ sở hữu và quyền, lợi ích hợp pháp của nhà đầu tư. Phương án 1 quy định thu hồi và chuyển giao bắt buộc khi hết thời hạn, bảo đảm Nhà nước chủ động quản lý, tái tổ chức khai thác và kiểm soát chặt chẽ tài sản kết cấu hạ tầng chiến lược; đồng thời tạo cơ chế lựa chọn lại nhà đầu tư theo nguyên tắc cạnh tranh, minh bạch. Tuy nhiên, phương án này có thể làm giảm động lực đầu tư dài hạn do nhà đầu tư không có cơ chế tiếp tục khai thác sau khi hết thời hạn. Phương án 2 quy định cơ chế gia hạn có điều kiện, cho phép tiếp tục khai thác khi dự án đáp ứng yêu cầu về quy hoạch, hiệu quả, môi trường, quốc phòng, an ninh và nghĩa vụ tài chính, đồng thời bổ sung cơ chế chia sẻ lợi ích với Nhà nước. Cách tiếp cận này tạo động lực cho nhà đầu tư nâng cấp, hiện đại hóa công trình và duy trì hiệu quả khai thác, nhưng đòi hỏi cơ chế kiểm soát chặt chẽ để tránh độc quyền, bảo đảm cạnh tranh và lợi ích quốc gia. Việc xây dựng 02 phương án nhằm lựa chọn mô hình phù hợp với yêu cầu quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển trong bối cảnh vừa cần thu

		Việc bàn giao quy định tại khoản này không được bồi hoàn, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.	hút đầu tư, vừa bảo đảm vai trò kiểm soát của Nhà nước đối với tài sản công quan trọng.
		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 thuỷ 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 bến 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 bến 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 thuỷ nội địa 1. Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thuỷ 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 thuỷ 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 thuỷ 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 thuỷ 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,	bổ sung nhằm xác lập các nguyên tắc chung về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, làm cơ sở định hướng cho việc xây dựng và áp dụng các quy định cụ thể trong toàn Bộ luật. So với các quy định hiện hành còn phân tán, dự thảo đã hệ thống hóa và chuẩn hóa các nguyên tắc quản lý**,** bao gồm quản lý thống nhất của Nhà nước; gắn với chiến lược, quy hoạch; bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn và bảo vệ môi trường**.**

		đường thuỷ nội địa phải được xử lý kịp thời, nghiêm minh theo quy định của pháp luật.	
Điều 86. Quản lý khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển được đầu tư bằng nguồn vốn nhà nước 1. Kết cấu hạ tầng cảng biển đầu tư bằng nguồn vốn nhà nước được cho thuê khai thác từng phần hoặc toàn bộ theo quy định của pháp luật. 2. Việc cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển được thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu và quy định khác của pháp luật có liên quan. 3. Cơ quan quyết định đầu tư kết cấu hạ tầng cảng biển quyết định việc cho thuê khai thác khác kết cấu hạ tầng cảng biển. 4. Bên nhận thuê khai thác phải đáp ứng đầy đủ các điều kiện sau đây: a) Có tư cách pháp nhân; b) Có phương án tổ chức, khai thác hiệu quả, đúng mục đích; c) Có năng lực về tài chính. 5. Chính phủ quy định chi tiết việc cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển và việc sử dụng nguồn thu từ cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển.		**Điều 41. Khai thác kết cấu hạ tầng đầu tư bằng ngân sách nhà nước**	sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện theo hướng đa dạng hóa các phương thức khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải được đầu tư bằng nguồn vốn nhà nước, thay vì chủ yếu theo hình thức cho thuê khai thác như hiện hành. Dự thảo bổ sung các hình thức như giao quản lý, chuyển nhượng quyền thu phí, cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác và các hình thức khác theo quy định của pháp luật, bảo đảm phù hợp với pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công. Đồng thời, quy định làm rõ nguyên tắc tổ chức thực hiện, trách nhiệm của các chủ thể liên quan và cơ chế quản lý đối với từng loại kết cấu hạ tầng, đặc biệt là phân định giữa hạ tầng phục vụ mục đích công cộng và hạ tầng có khả năng xã hội hóa khai thác. Việc bổ sung cơ chế xử lý đối với tài sản hình thành từ nguồn vốn hỗn hợp và tài sản được chuyển đổi công năng cũng góp phần tăng tính linh hoạt trong quản lý.
		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	Bổ sung nhằm hoàn thiện cơ chế quản lý, khai thác đối với kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa được đầu tư ngoài ngân sách nhà nước, bảo đảm phù hợp với chủ trương xã hội hóa đầu tư hạ tầng. Dự thảo khẳng định quyền chủ động của nhà đầu tư trong lựa chọn hình thức quản lý, khai thác, đồng thời quy định rõ trách nhiệm của chủ sở hữu, đơn vị khai thác trong bảo trì, quản lý, báo cáo và thực hiện nghĩa vụ tài chính, bảo đảm quản lý nhà nước và sử dụng hiệu quả tài sản. Bổ sung cơ chế chuyển đổi kết cấu hạ tầng do doanh nghiệp đầu tư (như luồng chuyên dùng, khu chuyển tải) thành hạ tầng công cộng theo quy hoạch, kèm theo việc xem xét hoàn trả một phần vốn đầu tư, nhằm khuyến khích doanh nghiệp tham gia đầu tư ban đầu và tạo điều kiện để Nhà nước tiếp nhận, khai thác phục vụ lợi ích chung khi có nhu cầu. Việc giao Chính phủ quy định chi tiết bảo đảm tính linh hoạt trong tổ chức thực hiện và phù hợp với pháp luật về đầu tư, tài chính công và tài sản công.
		1. Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thuỷ 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 chuyển tải) được chuyển thành kết cấu hạ tầng công cộng theo quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thuỷ 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 thuỷ nội địa thuộc dự án chấm dứt hoạt động hoặc không được gia hạn thời gian hoạt	Bổ sung nhằm thiết lập cơ chế xử lý và khai thác đối với kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa thuộc các dự án chấm dứt hoạt động hoặc không được gia hạn, bảo đảm không gián đoạn hoạt động khai thác và tránh lãng phí

		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.	tài sản đã đầu tư. Dự thảo xác định rõ nguyên tắc bàn giao về Nhà nước để tiếp tục quản lý, khai thác, đồng thời dẫn chiếu áp dụng các quy định chung về quản lý, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng trong Bộ luật và pháp luật có liên quan.
Điều 108. 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.[36] Tổ chức và quản lý bảo đảm an toàn hàng hải là việc thiết lập và vận hành hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải, 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 hàng hải; tiêu chuẩn hóa, đánh giá, giám sát bảo đảm chất lượng cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải. 3. Dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải bao gồm: a) Thiết lập, vận hành, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải, luồng hàng hải và tuyến hàng hải; b) Khảo sát, xây dựng và phát hành hải đồ vùng nước cảng biển, luồng hàng hải và tuyến hàng hải; c) Thông báo hàng hải; d) Điều tiết bảo đảm an toàn hàng hải; đ) Xây dựng và phát hành tài liệu, ấn phẩm an toàn hàng hải; e) Thông tin điện tử hàng hải;		**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	Sửa đổi, bổ sung toàn diện so với Điều 108 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 theo hướng làm rõ phạm vi, nội dung và cơ chế thực hiện hoạt động bảo đảm an toàn hàng hải. Dự thảo đã phân định rõ hai nhóm hoạt động gồm: (i) tổ chức, quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải; và (ii) cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, qua đó làm rõ trách nhiệm của Nhà nước và vai trò của các tổ chức cung ứng dịch vụ.

g) Hoa tiêu hàng hải; h) Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải; i) Thanh thải chướng ngại vật ảnh hưởng đến an toàn hàng hải; k) Các dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải khác theo quy định của pháp luật. 4. Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải phải đáp ứng đầy đủ điều kiện về trang thiết bị, nguồn tài chính, nhân lực theo quy định của pháp luật. 5. Chính phủ quy định điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức và quản lý công tác bảo đảm an toàn hàng hải.		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 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 thuỷ nội địa 1. Bảo đảm an toàn đường thuỷ nội địa gồm các hoạt động sau đây: a) Tổ chức và quản lý bảo đảm an toàn đường thuỷ nội địa; b) Cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn đường thuỷ 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.	bổ sung và hoàn thiện nhằm thiết lập khuôn khổ pháp lý đầy đủ cho hoạt động bảo đảm an toàn đường thủy nội địa, tương đồng với cách tiếp cận trong lĩnh vực hàng hải, đáp ứng yêu cầu quản lý trong bối cảnh hoạt động vận tải thủy ngày càng phát triển. Dự thảo đã phân định rõ hai nhóm nội dung gồm: (i) tổ chức, quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn đường thủy nội địa; và (ii) cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn, qua đó làm rõ vai trò của Nhà nước và các chủ thể tham gia cung ứng dịch vụ.

		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 thuỷ 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	Bổ sung nhằm tạo cơ sở pháp lý cho việc thiết lập kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa mang tính chất tạm thời, phục vụ thi công công trình, dự án hoặc đáp ứng nhu cầu cấp thiết trong phát triển kinh tế - xã hội tại từng thời điểm, khu vực. Thực tiễn phát sinh nhiều trường hợp cần thiết lập luồng tạm, bến tạm, công trình hỗ trợ tạm thời nhưng chưa có quy định cụ thể, dẫn đến lúng túng trong quản lý và tiềm ẩn rủi ro về an toàn.Dự thảo quy định nguyên tắc chung về phạm vi, mục đích sử dụng, thời hạn tồn tại của hạ tầng tạm thời, đồng thời giao Chính phủ quy định chi tiết về điều kiện, thẩm quyền và trình tự, thủ tục nhằm bảo đảm kiểm soát chặt chẽ việc thiết lập, vận hành và chấm dứt hoạt động, không ảnh hưởng
		1. Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thuỷ 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.	

			đến quy hoạch, an toàn giao thông và môi trường.
		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.	Bổ sung nhằm thiết lập cơ chế pháp lý đặc thù cho việc xây dựng, thiết lập công trình hàng hải, đường thủy nội địa trong tình huống khẩn cấp, phục vụ kịp thời yêu cầu về quốc phòng, an ninh, phòng, chống thiên tai, ứng phó sự cố và các nhu cầu cấp bách khác. Thực tiễn cho thấy trong các tình huống này cần có cơ chế xử lý nhanh, linh hoạt, trong khi quy trình đầu tư, xây dựng thông thường còn kéo dài, chưa đáp ứng yêu cầu ứng phó.
		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	bổ sung nhằm tạo cơ sở pháp lý cho việc khai thác bến cảng, cầu cảng trong điều kiện đặc thù, cho phép tiếp nhận tàu, thuyền có thông số kỹ thuật vượt quá thiết kế được phê duyệt trong những trường hợp cần thiết. Thực tiễn khai thác cho thấy nhu cầu tiếp nhận tàu có kích thước lớn hơn thiết kế ban đầu ngày càng phổ biến, trong khi chưa có quy định cụ thể để kiểm soát hoạt động này, tiềm ẩn rủi ro về an toàn công trình và an toàn hàng hải.

		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 thuỷ. 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.	Trong bối cảnh thực tiễn phát sinh ngày càng đa dạng các hình thức chuyển đổi, điều chuyển, chuyển giao và chấm dứt hoạt động. Hiện nay, các nội dung này còn phân tán ở nhiều văn bản, thiếu quy định tổng thể, dẫn đến khó khăn trong tổ chức thực hiện và quản lý tài sản. Do đó, dự thảo đã hệ thống hóa đầy đủ các hình thức biến động, bao gồm chuyển đổi công năng, chuyển đổi giữa hạ tầng công cộng và chuyên dùng, điều chuyển giữa các cơ quan quản lý, chuyển giao giữa Nhà nước và tổ chức, cá nhân, cũng như tạm dừng, chấm dứt hoạt động. Đồng thời, quy định rõ các nguyên tắc thực hiện, đặc biệt là yêu cầu phù hợp quy hoạch, bảo đảm tính liên tục, an toàn trong khai thác và gắn với việc xử lý tài sản theo pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và đầu tư.
		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	Thực tiễn phát sinh nhiều hình thức xử lý tài sản hạ tầng như thu hồi, điều chuyển, chuyển giao, bán, thanh lý hoặc xử lý trong trường hợp hư hỏng, mất mát, nhưng hiện còn thiếu quy định mang tính tổng thể trong lĩnh vực chuyên ngành. Dự thảo đã hệ thống hóa đầy đủ các hình thức xử lý kết cấu hạ tầng, bao quát các trường hợp

		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 - chuyển 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.	phát sinh trong thực tiễn, đồng thời khẳng định việc thực hiện phải tuân thủ quy định của Bộ luật và pháp luật về tài sản công nhằm bảo đảm minh bạch, hiệu quả và tránh thất thoát tài sản nhà nước. Việc bổ sung quy định này góp phần nâng cao hiệu lực quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng, đồng thời tạo cơ sở pháp lý rõ ràng cho việc xử lý các tình huống phát sinh.
		Mục 5.	
		BẢO TRÌ, BẢO VỆ CÔNG TRÌNH HÀNG HẢI, ĐƯỜNG THUỶ 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 thuỷ, bảo vệ môi trường và quy định pháp luật có liên quan.	

	Điều 22. Quản lý, bảo trì đường thủy nội địa Nội dung quản lý, bảo trì đường thủy nội địa bao gồm: 1. Khảo sát, theo dõi, thông báo tình trạng thực tế của luồng; tổ chức giao thông; thanh tra, kiểm tra việc bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[46]; 2. Sửa chữa, bảo trì định kỳ hoặc đột xuất luồng, báo hiệu, thiết bị, công trình phục vụ trên tuyến giao thông đường thủy nội địa, phương tiện dùng để quản lý, bảo trì đường thủy nội địa; thanh thải vật chướng ngại; phòng, chống và khắc phục hậu quả thiên tai[47].	**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.	Bổ sung và hoàn thiện trên cơ sở kế thừa, phát triển các quy định về quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, đồng thời mở rộng áp dụng cho cả lĩnh vực hàng hải nhằm bảo đảm thống nhất trong quản lý. So với quy định hiện hành còn phân tán, dự thảo đã làm rõ trách nhiệm của các chủ thể, bao gồm chủ sở hữu, tổ chức được giao quản lý, khai thác và cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành.
	Điều 23. Nguồn tài chính để quản lý, bảo trì đường thủy nội địa 1. Nguồn tài chính bảo đảm cho việc quản lý, bảo trì đường thủy nội địa bao gồm: a) Ngân sách nhà nước; b) Nguồn thu khác theo quy định của pháp luật. 2. Chính phủ quy định cụ thể việc quản lý, sử dụng nguồn tài chính để quản lý, bảo trì	**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;	

	đường thủy nội địa.	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 thuỷ nội địa.	
Điều 124. Bảo vệ công trình hàng hải 1. Bảo vệ công trình hàng hải bao gồm hoạt động bảo đảm an toàn, chất lượng của công trình hàng hải; biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi xâm phạm công trình gây nguy hiểm đến tính mạng, gây thiệt hại tài sản của Nhà nước và của Nhân dân. 2. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải 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. 3. Ngoài phạm vi bảo vệ công trình cảng biển và luồng hàng hải, việc xây dựng và mọi hoạt động khác không được gây ảnh hưởng đến an toàn sử dụng công trình cảng biển và luồng hàng hải. **Điều 125. Nguyên tắc bảo vệ công trình hàng hải** 1. Việc đầu tư xây dựng, quản lý khai thác, sửa chữa và bảo vệ công trình hàng hải phải tuân theo quy định có liên quan của pháp luật và các quy chuẩn kỹ thuật đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành, công bố.	**Điều 14. Nội dung và phạm vi bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[37]** 1. Bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[38] là hoạt động bảo đảm an toàn và tuổi thọ của công trình thuộc kết cấu hạ tầng, biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi xâm phạm công trình. 2. Phạm vi bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[39] bao gồm công trình và hành lang bảo vệ công trình, phần trên không, phần dưới mặt đất có liên quan đến an toàn công trình và an toàn giao thông đường thủy nội địa. **Điều 15. Bảo vệ luồng** 1. Phạm vi bảo vệ luồng bao gồm luồng, hành lang bảo vệ luồng và phần trên không, phần đất liên quan đến an toàn của luồng và an toàn giao thông vận tải đường thủy nội địa. 2. Mọi vật chướng ngại trong phạm vi bảo vệ luồng phải được thanh thải hoặc xử lý theo quy định tại Điều 16 và Điều 20 của Luật này. 3. Chủ đầu tư công trình hoặc tổ chức, cá nhân thi công công trình, khai thác khoáng	**Điều 54. Bảo vệ công trình hàng hải, đường thủy nội địa** 1. Công trình hàng hải, đường thuỷ 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 thuỷ 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 thuỷ 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 thuỷ nội địa. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải, đường thuỷ 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 thuỷ. 3. Ngoài phạm vi bảo vệ công trình hàng hải, đường thuỷ 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 thuỷ nội địa. 4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.	sửa đổi, bổ sung theo hướng hoàn thiện và thống nhất giữa hai lĩnh vực, khắc phục tình trạng quy định phân tán, chồng chéo trong pháp luật hiện hành. Dự thảo đã làm rõ phạm vi bảo vệ công trình, hành lang bảo vệ, các hoạt động bị hạn chế hoặc phải xin phép, đồng thời cụ thể hóa trách nhiệm của tổ chức, cá nhân trong việc bảo vệ công trình và bảo đảm an toàn giao thông.

2. Bộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh khi lập quy hoạch có ảnh hưởng đến công trình hàng hải phải gửi văn bản lấy ý kiến của Bộ Giao thông vận tải. 3. Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng, quản lý khai thác công trình hàng hải phải có phương án bảo vệ công trình bao gồm các nội dung cơ bản sau đây: a) Xác định phạm vi bảo vệ công trình hàng hải theo quy định của Bộ luật này; b) Thiết lập báo hiệu hàng hải đối với công trình hàng hải; c) Nhân lực; địa chỉ, số điện thoại liên hệ trong thực hiện bảo vệ công trình hàng hải; d) Phương tiện, công cụ phục vụ việc bảo vệ công trình hàng hải; đ) Kế hoạch thực hiện bảo vệ công trình hàng hải và biện pháp kiểm tra, giám sát của chủ đầu tư hoặc người quản lý khai thác công trình; e) Biện pháp xử lý khi xảy ra hư hỏng, tai nạn hàng hải, sự cố hoặc hành vi vi phạm ảnh hưởng đến an toàn trong khai thác công trình hàng hải; g) Đề xuất nguyên tắc, cơ chế, cách thức phối hợp giữa chủ đầu tư hoặc người quản lý khai thác công trình với Cảng vụ hàng hải và cơ quan có thẩm quyền tại khu vực có công trình hàng hải. **Điều 126. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải** 1. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải bao gồm: a) Đối với công trình bến cảng, cầu cảng được tính từ rìa ngoài cùng của công trình đến hết giới hạn phía ngoài	sản trong phạm vi bảo vệ luồng phải tuân theo các quy định sau đây: a) Khi lập dự án xây dựng công trình, khai thác khoáng sản phải có ý kiến bằng văn bản của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền về giao thông đường thủy nội địa; b) Khi xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp công trình cầu đường bộ, cầu đường sắt hoặc công trình khác qua luồng phải bảo đảm chiều cao, chiều rộng khoang thông thuyền, độ sâu an toàn của đáy luồng theo tiêu chuẩn cấp kỹ thuật tuyến đường thủy nội địa được xác định trong quy hoạch đã công bố; c) Trước khi thi công công trình hoặc khai thác khoáng sản phải có phương án bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn được cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền về giao thông đường thủy nội địa chấp thuận bằng văn bản; d) Khi hoàn thành công trình hoặc kết thúc việc khai thác khoáng sản phải thanh thải vật chướng ngại do xây dựng công trình, khai thác khóang sản gây ra và được đơn vị quản lý đường thủy nội địa phụ trách khu vực xác nhận giao thông trên luồng được bảo đảm như trước khi thi công công trình, khai thác khoáng sản; bàn giao hồ sơ công trình liên quan đến phạm vi bảo vệ luồng cho đơn vị quản lý đường thủy nội địa; đ) Bồi thường thiệt hại phát sinh liên quan đến phạm vi bảo vệ luồng do thi công công trình hoặc khai thác khoáng sản gây ra; e)[40] Chủ công trình thủy lợi, thủy điện hoặc đại diện chủ công trình thủy lợi, thủy điện khi vận hành công trình phải thông báo với cơ quan quản lý nhà nước có thẩm		

của vùng nước trước bến cảng, cầu cảng; b) Đối với công trình cảng dầu khí ngoài khơi được giới hạn bởi vành đai an toàn của công trình cảng dầu khí ngoài khơi và vùng cấm hành hải, thả neo tại khu vực công trình cảng dầu khí ngoài khơi; c) Đối với luồng hàng hải được tính từ vị trí của tâm rùa neo phao báo hiệu luồng hàng hải ra hai bên luồng được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật luồng hàng hải; d) Đối với công trình báo hiệu hàng hải được tính từ tâm của báo hiệu hàng hải ra phía ngoài, được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật báo hiệu hàng hải; đ)[37] Đối với công trình hàng hải phần trên không, phần dưới mặt đất, phạm vi bảo vệ được xác định cụ thể đối với từng công trình trên cơ sở quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng hàng hải, quy hoạch chi tiết kết cấu hạ tầng hàng hải[38], quy chuẩn kỹ thuật và quy định có liên quan của pháp luật. 2. Cơ quan có thẩm quyền khi công bố đưa công trình hàng hải vào sử dụng phải bao gồm cả nội dung về phạm vi bảo vệ công trình hàng hải. 3. Chính phủ quy định chi tiết khoảng cách, phạm vi bảo vệ công trình hàng hải. **Điều 127. Giải quyết sự cố trong bảo vệ công trình hàng hải** 1. Khi phát hiện công trình hàng hải bị xâm phạm hoặc có nguy cơ mất an toàn, chủ đầu tư, người quản lý khai thác công trình hàng hải hoặc người phát	quyền về giao thông đường thủy nội địa theo quy định của pháp luật. **Điều 16. Hành lang bảo vệ luồng** 1. Trong phạm vi hành lang bảo vệ luồng, hoạt động thủy sản và các hoạt động khác không được làm che khuất báo hiệu, ảnh hưởng đến tầm nhìn của người trực tiếp điều khiển phương tiện và phải theo hướng dẫn của đơn vị quản lý đường thủy nội địa. Khi hành lang luồng thay đổi, đơn vị quản lý đường thủy nội địa phải thông báo và yêu cầu tổ chức, cá nhân có hoạt động thủy sản hoặc các hoạt động khác phải di chuyển, thu hẹp hoặc thanh thải vật chướng ngại do họ gây ra trên luồng mới. 2. Trong phạm vi hành lang bảo vệ luồng không được xây dựng nhà, các công trình khác, khai thác khoáng sản trái phép. 3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể việc họp chợ, làng chài, làng nghề và các hoạt động khác trên hành lang bảo vệ luồng, bảo đảm giao thông đường thủy nội địa thông suốt, trật tự, an toàn và bảo vệ môi trường. 4. Chính phủ quy định phạm vi hành lang bảo vệ luồng. **Điều 17. Bảo vệ kè, đập giao thông** 1. Phạm vi bảo vệ kè giao thông được quy định như sau: a) Đối với kè ốp bờ được tính từ đầu kè và từ cuối kè trở về hai phía thượng lưu và hạ lưu, mỗi phía 50 mét; từ đỉnh kè trở vào phía bờ tối thiểu 10 mét; từ chân kè trở ra phía luồng 20 mét; b) Đối với kè mỏ hàn, bao gồm cụm kè, kè đơn được tính từ chân kè về hai phía thượng lưu và hạ lưu, mỗi phía 50 mét; từ		

hiện có trách nhiệm báo ngay cho Cảng vụ hàng hải tại khu vực để có biện pháp xử lý kịp thời. 2. Khi nhận được thông tin, Giám đốc Cảng vụ hàng hải phải chỉ đạo chủ đầu tư người quản lý khai thác công trình áp dụng ngay biện pháp cần thiết để bảo vệ công trình hàng hải, giảm thiểu tổn hại xảy ra đối với công trình; đồng thời, thông báo cho cơ quan có thẩm quyền, chính quyền địa phương tại khu vực có công trình hàng hải để hỗ trợ, áp dụng biện pháp cần thiết ứng cứu, khắc phục sự cố, xử lý vi phạm, bảo đảm an toàn công trình. 3. Chủ đầu tư hoặc người quản lý khai thác công trình hàng hải có trách nhiệm thực hiện nghiêm chỉ đạo của Cảng vụ hàng hải, cơ quan có thẩm quyền; áp dụng các biện pháp ứng cứu, khắc phục sự cố, ngăn chặn hành vi vi phạm theo phương án bảo vệ công trình; thiết lập cảnh báo cần thiết để bảo đảm an toàn xung quanh công trình; kịp thời khắc phục hậu quả để sớm đưa công trình vào khai thác an toàn. 4. Cơ quan có thẩm quyền, chính quyền địa phương tại khu vực có công trình hàng hải khi phát hiện hành vi vi phạm hoặc nhận được thông tin về công trình hàng hải bị xâm phạm hoặc có nguy cơ mất an toàn phải khẩn trương phối hợp với Cảng vụ hàng hải tại khu vực, chủ đầu tư hoặc người quản lý khai thác công trình hàng hải để xử lý vi phạm, ứng cứu, khắc phục sự cố theo quy định của pháp luật.	gốc kè trở vào phía bờ 50 mét; từ chân đầu kè trở ra phía luồng 20 mét. 2. Phạm vi bảo vệ đập giao thông được tính từ hai đầu đập theo trục dọc về mỗi phía 50 mét, từ chân đập phía thượng lưu trở về phía thượng lưu và từ chân đập phía hạ lưu trở về phía hạ lưu, mỗi phía 100 mét. 3. Trong phạm vi bảo vệ kè, đập giao thông không được thực hiện các hành vi sau đây: a) Để vật liệu, phương tiện, thiết bị gây sạt lở kè, đập; b) Neo, buộc phương tiện; c) Sử dụng chất nổ, khai thác khoáng sản hoặc có hành vi khác gây ảnh hưởng đến kè, đập. **Điều 18. Bảo vệ các công trình khác thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[41]** 1. Đối với cảng, bến thủy nội địa, âu tàu, công trình đưa phương tiện qua đập, thác, phạm vi bảo vệ bao gồm vùng đất, vùng nước theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. 2. Đối với báo hiệu đường thủy nội địa, trụ neo, cọc neo, mốc thủy chí, mốc đo đạc, phạm vi bảo vệ là 5 mét, kể từ điểm ngoài cùng trở ra mỗi phía của trụ neo, cọc neo, mốc thủy chí, mốc đo đạc. 3. Trong phạm vi bảo vệ các công trình quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này, không được thực hiện các hành vi sau đây: a) Neo, buộc phương tiện, súc vật vào phao, cột báo hiệu, mốc thủy chí, mốc đo đạc; b) Làm hư hỏng, tự ý di chuyển hoặc làm giảm hiệu lực của báo hiệu; c) Thải các chất độc hại ảnh hưởng đến độ bền và tuổi thọ của công trình.		

	Điều 19. Trách nhiệm bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[42] 1. Ủy ban nhân dân các cấp, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[43]. 2. Tổ chức, cá nhân khi phát hiện công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa[44] bị hư hỏng hoặc bị xâm hại phải kịp thời báo cho Ủy ban nhân dân, đơn vị quản lý 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 giao thông thông suốt, an toàn.	**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 thuỷ nội địa thông suốt, an toàn.	mở rộng phạm vi áp dụng cho cả lĩnh vực hàng hải**,** đồng thời làm rõ trách nhiệm của các chủ thể liên quan.
Chương II **TÀU BIỂN**	**Chương III** **PHƯƠNG TIỆN THỦY NỘI ĐỊA**	**Chương III.** **TÀU THUYỀN**	
Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG **Điều 13. Tàu biển** Tàu biển là phương tiện nổi di động chuyên dùng hoạt động trên biển. Tàu biển quy định trong Bộ luật này không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi.	**Điều 3. Giải thích từ ngữ** 7. Phương tiện thủy nội địa (sau đây gọi là phương tiện) là tàu, thuyền và các cấu trúc nổi khác, có động cơ hoặc không có động cơ, chuyên hoạt động trên đường thủy nội địa.	**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 thuỷ 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.	- Sửa đổi, bổ sung khái niệm tàu biển và tàu sông cho rõ nghĩa - Ý kiến: Phải có giải thích từ ngữ đường thuỷ nội địa bao gồm sông, kênh, rạch, hồ, đập đầm, phá, vụng, vịnh và các vùng nước thuộc hệ thống đường thủy nội địa.
Điều 14. Tàu biển Việt Nam 1. Tàu biển Việt Nam là tàu biển đã được đăng ký vào Sổ đăng ký tàu biển		**Điều 57. Tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam**	Bổ sung khái niệm tàu sông Việt Nam.

quốc gia Việt Nam hoặc đã được cơ quan đại diện của Việt Nam ở nước ngoài cấp giấy phép tạm thời mang cờ quốc tịch Việt Nam. 2. Tàu biển Việt Nam có quyền và nghĩa vụ mang cờ quốc tịch Việt Nam. 3. Chỉ có tàu biển Việt Nam mới được mang cờ quốc tịch 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 15. Chủ tàu 1. Chủ tàu là ~~người~~ sở hữu tàu biển. 2. ~~Người~~ quản lý, ~~người~~ khai thác và ~~người~~ thuê tàu trần được thực hiện các quyền, nghĩa vụ của chủ tàu quy định tại Bộ luật này theo hợp đồng ký kết với chủ tàu. 3. Tổ chức được Nhà nước giao quản lý, khai thác tàu biển 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 3. Giải thích từ ngữ** 28.[6] ~~*Chủ phương tiện* là tổ chức, cá nhân sở hữu phương tiện.~~	**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 trần được thực hiện các quyền và nghĩa vụ của chủ tàu theo hợp đồng ký kết với chủ tàu, trừ trường hợp Bộ luật này có quy định khác. 3. Tổ chức được Nhà nước giao quản lý, khai thác tàu biển, tàu sông cũng được áp dụng các quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan như đối với chủ tàu.	- Bỏ khái niệm chủ phương tiện tại Luật GT ĐTNĐ; bổ sung định nghĩa chủ tàu sông
Điều 16. Treo cờ đối 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 cảng biển Việt Nam phải treo Quốc kỳ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. 2. Tàu thuyền mang cờ quốc tịch nước ngoài hoạt động tại cảng biển Việt Nam khi muốn treo cờ hoặc kéo còi trong các		**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 thuỷ nội địa Việt Nam phải treo Quốc kỳ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam. 2. Tàu thuyền mang cờ quốc tịch nước ngoài khi hoạt động tại cảng biển, đường thuỷ nội địa Việt Nam khi muốn treo cờ hoặc kéo còi trong các dịp nghi lễ của	Kế thừa Điều 16 BLHH và bổ sung phần đường thủy nội địa

dịp nghi lễ của quốc gia tàu mang cờ phải thực hiện theo quy định. 3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.		quốc gia tàu mang cờ phải thực hiện theo quy định. 3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.	
	Điều 24. Điều kiện hoạt động của phương tiện 5. Phương tiện phải bảo đảm còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ. **Điều 28. Phương tiện nhập khẩu** Phương tiện nhập khẩu phải bảo đảm tiêu chuẩn về chất lượng, an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật và bảo đảm niên hạn sử dụng của phương tiện được phép nhập khẩu theo quy định của Chính phủ.	**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.	Sửa đổi, bổ sung theo hướng giao Chính phủ quy định chi tiết
		Mục 2. **ĐĂNG KÝ TÀU BIỂN, TÀU SÔNG**	
Điều 17. Đăng ký tàu biển Việt Nam và hình thức đăng ký tàu biển 1. Đăng ký tàu biển là việc ghi, lưu trữ các thông tin về tàu biển vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam và cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển Việt Nam theo quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan. 2. Đăng ký tàu biển Việt Nam bao gồm các hình thức sau đây: a) Đăng ký tàu biển không thời hạn; b) Đăng ký tàu biển có thời hạn; c) Đăng ký thay đổi; d) Đăng ký tàu biển tạm thời;	**Điều 25. Đăng ký phương tiện** 1. Phương tiện có nguồn gốc hợp pháp, đạt tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật thì được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp đăng ký. 2. Phương tiện của tổ chức, cá nhân được đăng ký tại nơi chủ phương tiện đặt trụ sở hoặc nơi đăng ký hộ khẩu thường trú. 3. Phương tiện phải đăng ký lại trong các trường hợp sau: a) Chuyển quyền sở hữu; Thay đổi tên, tính năng kỹ thuật; c) Trụ sở hoặc nơi đăng ký thường trú của chủ phương tiện chuyển sang đơn vị hành chính cấp tỉnh khác;	**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 Sổ 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. Trường hợp tàu bị xoá đăng ký tại nước ngoài, được cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép 01 chuyến về Việt Nam thực hiện đăng ký theo quy định của pháp luật Việt Nam.	Gộp Xem xét đưa vào Nghị định (nếu trường hợp luật khung)

đ) Đăng ký tàu biển đang đóng; e) Đăng ký tàu biển loại nhỏ.	d) Chuyển đăng ký từ cơ quan đăng ký khác sang cơ quan đăng ký phương tiện thủy nội địa. 4. Chủ phương tiện phải khai báo để xóa tên và nộp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện cho cơ quan đã đăng ký phương tiện trong các trường hợp sau đây: a) Phương tiện bị mất tích; b) Phương tiện bị phá hủy; c) Phương tiện không còn khả năng phục hồi; d) Phương tiện được chuyển nhượng ra nước ngoài. 5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc đăng ký phương tiện, trừ các phương tiện quy định tại khoản 6 Điều này. 6. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định và tổ chức đăng ký phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh. 7. Miễn đăng ký đối với phương tiện quy định tại khoản 4 Điều 24 của Luật này. 8. Ủy ban nhân dân các cấp tổ chức đăng ký phương tiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và tổ chức quản lý phương tiện được miễn đăng ký.	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 18. Nguyên tắc đăng ký tàu biển 1. Việc đăng ký tàu biển Việt Nam được thực hiện theo nguyên tắc sau đây: a) Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam, bao gồm đăng ký mang cờ quốc tịch 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		**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 Sổ 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	Kế thừa quy định của bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và bổ sung đối với đối tượng là tàu sông.

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 có đủ điều kiện quy định tại Điều 20 của Bộ luật này được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam. Việc đăng ký tàu biển Việt Nam thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài bao gồm đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam và đăng ký quyền sở hữu tàu biển đó hoặc chỉ đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam. 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 Sổ 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.		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 Sổ 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 Sổ 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 19. Các loại tàu biển phải đăng ký 1. Các loại tàu biển sau đây phải đăng ký vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam: a) Tàu biển có động cơ với tổng công suất máy chính từ 75 kilôwatt (KW) trở lên; b) Tàu biển không có động cơ, nhưng có tổng dung tích từ 50 GT trở lên hoặc có trọng tải từ 100 tấn trở lên hoặc có chiều dài đường nước thiết kế từ 20 mét (m) trở lên; c) Tàu biển nhỏ hơn các loại tàu biển quy định tại điểm a và điểm b khoản này, nhưng hoạt động tuyến nước ngoài. 2. Việc đăng ký các loại tàu biển không thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này do Chính phủ quy định.			- Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết
Điều 20. Điều kiện đăng ký tàu biển Việt Nam 1. Tàu biển khi đăng ký phải có đủ các điều kiện sau đây: a) Giấy tờ hợp pháp chứng minh về sở hữu tàu biển;			- Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

b) Giấy chứng nhận dung tích, giấy chứng nhận phân cấp tàu biển; c) Tên gọi riêng của tàu biển; d) Giấy chứng nhận tạm ngừng đăng ký hoặc xóa đăng ký, nếu tàu biển đó đã được đăng ký ở nước ngoài, trừ trường hợp đăng ký tạm thời; đ) Chủ tàu có trụ sở, chi nhánh hoặc văn phòng đại diện tại Việt Nam; e) Tàu biển nước ngoài đã qua sử dụng lần đầu tiên đăng ký hoặc đăng ký lại tại Việt Nam phải có tuổi tàu phù hợp với từng loại tàu biển theo quy định của Chính phủ; g) Đã nộp phí, lệ phí theo quy định của pháp luật. 2. Tàu biển nước ngoài được tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê theo hình thức thuê tàu trần, thuê mua tàu khi đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam, ngoài các điều kiện quy định tại các điểm a, b, c, d, e và g khoản 1 Điều này phải có hợp đồng thuê tàu trần hoặc hợp đồng thuê mua tàu.			
Điều 21. Đặt tên tàu biển Việt Nam Tàu biển Việt Nam phải được đặt tên và theo nguyên tắc sau đây: 1. Tên tàu biển do chủ tàu đặt nhưng không được trùng với tên tàu biển đã đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam; 2. Không sử dụng tên cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang, tổ chức			- Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

chính trị, tổ chức chính trị - xã hội để làm toàn bộ hoặc một phần tên của tàu biển, trừ trường hợp có sự chấp thuận của cơ quan, đơn vị hoặc tổ chức đó; 3. 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.			
Điều 22. Trách nhiệm của chủ tàu về đăng ký tàu biển tại Việt Nam 1. Chủ tàu có trách nhiệm cung cấp đầy đủ các giấy tờ và khai báo đầy đủ, chính xác các nội dung liên quan đến tàu biển đăng ký quy định tại Điều 20 và Điều 24 của Bộ luật này cho Cơ quan đăng ký tàu biển Việt Nam. 2. Trường hợp tàu biển do tổ chức, cá nhân Việt Nam đóng mới, mua, được tặng cho, thừa kế thì chủ tàu có trách nhiệm đăng ký tàu biển theo quy định. 3. Chủ tàu có trách nhiệm nộp lệ phí đăng ký tàu biển theo quy định của pháp luật. 4. Sau khi chủ tàu hoàn thành việc đăng ký tàu biển thì được cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển Việt Nam. Giấy chứng nhận này là bằng chứng về việc tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam và tình trạng sở hữu tàu biển đó. 5. Chủ tàu có trách nhiệm thông báo chính xác, đầy đủ và kịp thời cho Cơ quan đăng ký tàu biển Việt Nam về mọi thay đổi của tàu liên quan đến nội dung đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam. 6. Các quy định tại Điều này được áp dụng đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê tàu trần, thuê mua tàu.		**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.	- Sửa đổi trách nhiệm đăng ký của chủ tàu theo nguyên tắc chung.

Điều 23. Đăng ký tàu biển đang đóng 1. Chủ tàu biển đang đóng có quyền đăng ký tàu biển đang đóng trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam và được cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển đang đóng. Giấy chứng nhận này không có giá trị thay thế Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển Việt Nam. 2. Tàu biển đang đóng khi đăng ký phải có đủ các điều kiện sau đây: a) Có hợp đồng đóng tàu hoặc hợp đồng mua bán tàu biển đang đóng; b) Tên gọi riêng của tàu biển đang đóng; c) Tàu đã được đặt sống chính.			- Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết
Điều 24. Nội dung cơ bản của Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam 1. Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam có nội dung cơ bản sau đây: a) Tên cũ, tên mới của tàu biển; tên, nơi đặt trụ sở của chủ tàu; tên, nơi đặt chi nhánh, văn phòng đại diện tại Việt Nam của chủ tàu nước ngoài; tên, nơi đặt trụ sở của người thuê tàu trần, người thuê mua tàu xin đăng ký; tên người khai thác tàu (nếu có); loại tàu biển và mục đích sử dụng; b) Cảng đăng ký; c) Số đăng ký; d) Thời điểm đăng ký; đ) Tên, địa chỉ nhà máy đóng tàu biển và năm đóng tàu biển;			- Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

e) Các thông số kỹ thuật chính của tàu biển; g) Tình trạng sở hữu tàu biển và những thay đổi có liên quan đến sở hữu; h) Thời điểm và lý do của việc xóa đăng ký; i) Thông tin về đăng ký thế chấp tàu biển. 2. Mọi thay đổi về nội dung đăng ký quy định tại khoản 1 Điều này phải được ghi rõ vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam.			
Điều 25. Xóa đăng ký tàu biển Việt Nam 1. Tàu biển Việt Nam phải xóa đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam trong trường hợp sau đây: a) Bị phá hủy, phá dỡ hoặc chìm đắm mà không thể trục vớt được; b) Mất tích; c) Không còn đủ điều kiện để được mang cờ quốc tịch Việt Nam; d) Không còn tính năng tàu biển; đ) Theo đề nghị của chủ tàu hoặc người đứng tên đăng ký tàu biển. 2. Trong các trường hợp quy định tại điểm d và điểm đ khoản 1 Điều này, tàu biển đang thế chấp chỉ được xóa đăng ký tàu biển Việt Nam, nếu người nhận thế chấp tàu biển đó chấp thuận. 3. Khi xóa đăng ký tàu biển hoặc xóa đăng ký tàu biển đang đóng, Cơ quan			- Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

đăng ký tàu biển Việt Nam thu hồi Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển Việt Nam hoặc Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển đang đóng và cấp Giấy chứng nhận xóa đăng ký.			
Điều 26. Quy định chi tiết về đăng ký, xóa đăng ký tàu biển Việt Nam Chính phủ quy định chi tiết về thủ tục đăng ký, xóa đăng ký tàu biển Việt Nam; 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. **Điều 27. Đăng ký tàu biển công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi và giàn di động** Tàu biển công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi và giàn di động được đăng ký theo quy định tại Mục này. Chính phủ quy định chi tiết việc đăng ký tại Điều này.		**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.	- Sửa đổi, bổ sung giao Chính phủ quy định một số nội dung chi tiết về đăng ký, xoá đăng ký…(gộp quy định Điều 26 và Điều 27 cũ) Nghiên cứu ghép vào Điều khác.
		Mục 3. **ĐĂNG KIỂM TÀU THUYỀN**	
Điều 30. Các loại tàu biển phải đăng kiểm 1. Các loại tàu biển quy định tại khoản 1 Điều 19 của Bộ luật này phải được đăng kiểm. 2. Việc đăng kiểm các loại tàu biển không thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này do Bộ trưởng Bộ		**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.	Sửa đổi lại cho phù hợp với thực tế

Giao thông vận tải quy định.			
Điều 28. Đăng kiểm tàu biển Việt Nam 1. Tàu biển Việt Nam phải được tổ chức đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức đăng kiểm nước ngoài được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ủy quyền kiểm định, phân cấp, cấp các giấy chứng nhận kỹ thuật về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm 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. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định quy chuẩn về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường đối với tàu biển; quy định và tổ chức thực hiện việc đăng kiểm tàu biển tại Việt Nam.		**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	Kế thừa quy định tại Điều 28, 29 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và có sửa đổi cho phù hợp với nguyên tắc làm Luật hiện nay.

		thực hiện công tác đăng kiểm tàu biển, đăng kiểm viên tàu biển, công nhận tổ chức đăng kiểm.	
	Điều 26. Đăng kiểm phương tiện 1. Phương tiện quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 24 của Luật này thuộc diện đăng kiểm; chủ các loại phương tiện này phải thực hiện quy định sau đây: a) Khi đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện phải có hồ sơ thiết kế được cơ quan đăng kiểm thẩm định[44]; b) Trong quá trình phương tiện hoạt động phải chịu sự kiểm tra về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của cơ quan đăng kiểm Việt Nam; chịu trách nhiệm bảo đảm tình trạng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện theo các tiêu chuẩn quy định giữa hai kỳ kiểm tra. 2. Cơ quan đăng kiểm khi thực hiện kiểm tra an toàn kỹ thuật của phương tiện phải tuân theo hệ thống quy phạm, tiêu chuẩn quốc gia, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia[45]. Người đứng đầu cơ quan đăng kiểm và người trực tiếp thực hiện kiểm tra phải chịu trách nhiệm về kết quả kiểm tra. 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện; quy định và tổ chức thực hiện thống nhất việc đăng kiểm phương tiện trong phạm vi cả nước, trừ các phương tiện quy định tại khoản 4 Điều này. 4. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện làm nhiệm vụ quốc	**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.	Sửa đổi cho phù hợp với kết cấu dự thảo Bộ luật

	phòng, an ninh; quy định và tổ chức việc đăng kiểm phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.		
		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.	Bổ sung mới quy định về đăng kiểm công trình dầu khí trên biển nhằm thể chế hóa yêu cầu quản lý chặt chẽ đối với các công trình có nguy cơ cao về mất an toàn và gây ô nhiễm môi trường biển. Các công trình như giàn khoan, kho chứa nổi, hệ thống đường ống biển có tính chất tương tự tàu biển về yêu cầu kỹ thuật và an toàn, nhưng lại chưa được điều chỉnh đầy đủ trong hệ thống đăng kiểm hiện hành.

		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.	Bổ sung quy định về đăng kiểm công trình năng lượng tái tạo ngoài khơi Đây là nội dung mới phát sinh trong bối cảnh Việt Nam thúc đẩy phát triển năng lượng tái tạo và kinh tế biển. Các công trình này có quy mô lớn, hoạt động trong môi trường biển, chịu tác động của điều kiện tự nhiên phức tạp, tiềm ẩn rủi ro về an toàn và môi trường. Tuy nhiên, pháp luật hiện hành chưa có quy định cụ thể về kiểm định, chứng nhận an toàn đối với loại hình công trình này. Vì vậy, việc bổ sung quy định về đăng kiểm là cần thiết nhằm thiết lập cơ sở pháp lý cho việc kiểm soát chất lượng, an toàn kỹ thuật và phòng ngừa rủi ro trong suốt vòng đời công trình.
Điều 33. Đăng kiểm tàu biển công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động 1. Tàu biển công vụ, tàu ngầm, tàu lặn được đăng kiểm theo quy định tại Mục này. 2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc kiểm định, cấp các giấy chứng nhận kỹ thuật về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm 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 đối với ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động.		**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.	Việc sửa đổi, hoàn thiện và hợp nhất các quy định về đăng kiểm tại dự thảo nhằm bảo đảm tính thống nhất, đầy đủ của hệ thống pháp luật, đồng thời khắc phục những bất cập của quy định hiện hành. Cụ thể, đối với quy định về đối tượng đăng kiểm (tàu công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, ụ nổi, phao neo), dự thảo đã biên tập lại theo hướng dẫn chiếu chung đến các điều khoản về đăng kiểm trong cùng Chương. Cách tiếp cận này giúp bảo đảm tính hệ thống, tránh trùng lặp, đồng thời làm rõ nguyên tắc các loại phương tiện, thiết bị đặc thù này đều thuộc phạm vi điều chỉnh thống nhất của chế độ đăng kiểm chuyên ngành.
Điều 31. Trách nhiệm về đăng kiểm tàu biển 1. Chủ tàu biển có trách nhiệm thực hiện quy định về đăng kiểm tàu biển khi		**Điều 72. Trách nhiệm về đăng kiểm** 1. Người đứng đầu tổ chức đăng kiểm và đăng kiểm viên trực tiếp thực hiện nhiệm	Dự thảo đã sửa đổi theo hướng phân định rõ trách nhiệm của các chủ thể có liên quan, bao gồm tổ chức đăng kiểm, đăng kiểm viên, chủ phương tiện, cơ sở thiết kế, chế tạo, sửa chữa

tàu biển được đóng mới, nhập khẩu, hoán cải, sửa chữa phục hồi và trong quá trình hoạt động; bảo đảm tình trạng an toàn kỹ thuật, an ninh hàng hải, điều kiện lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của tàu biển giữa hai kỳ kiểm định, đánh giá theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. 2. Tổ chức đăng kiểm khi thực hiện công tác đăng kiểm phải tuân 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. Người đứng đầu đơn vị đăng kiểm và người trực tiếp thực hiện kiểm định, đánh giá phải chịu trách nhiệm về kết quả kiểm định, đánh giá.		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.	và các tổ chức cung cấp dịch vụ liên quan. So với quy định hiện hành, nội dung này được mở rộng và cụ thể hóa hơn, không chỉ dừng ở trách nhiệm của chủ tàu và tổ chức đăng kiểm mà còn bao quát toàn bộ chuỗi hoạt động từ thiết kế, chế tạo, thi công đến khai thác phương tiện. Việc bổ sung trách nhiệm của từng chủ thể nhằm bảo đảm kiểm soát chất lượng, an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường một cách xuyên suốt trong vòng đời phương tiện.
Điều 29. Nguyên tắc đăng kiểm tàu biển Việt Nam 1. Tàu biển Việt Nam phải được kiểm định, phân cấp, đánh giá và cấp các giấy chứng nhận kỹ thuật về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường khi đóng mới, nhập khẩu, hoán cải, sửa chữa phục hồi và			Chuyển nội dung về Điều đăng kiểm tàu biển.

trong quá trình hoạt động nhằm bảo đảm tình trạng kỹ thuật theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. 2. Việc kiểm định, đánh giá tàu biển Việt Nam được thực hiện tại nơi tàu biển đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi, neo đậu hoặc đang hoạt động. 3. Tàu biển Việt Nam không hoạt động tuyến quốc tế được kiểm định, phân cấp và cấp giấy chứng nhận theo quy định của pháp luật, quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật của Việt Nam. 4. Tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế được kiểm định, phân cấp, đánh giá và cấp giấy chứng nhận theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.			
Điều 32. Giám sát kỹ thuật đối với tàu biển Việt Nam Tàu biển đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi, phải chịu sự giám sát kỹ thuật của tổ chức đăng kiểm về chất lượng, an toàn kỹ thuật phù hợp với hồ sơ thiết kế được duyệt và cấp giấy chứng nhận có liên quan. Tàu biển đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phải được thực hiện tại cơ sở có đủ điều kiện theo quy định của pháp luật.			- Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết
		Mục 4. GIẤY CHỨNG NHẬN VÀ TÀI LIỆU TÀU BIỂN VÀ TÀU SÔNG	

Điều 34. 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 về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm 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. Bản chính của các giấy chứng nhận này phải mang theo tàu trong quá trình tàu hoạt động. Trường hợp giấy chứng nhận được cấp theo phương thức điện tử thì thực hiện theo quy định của pháp luật về giao dịch điện tử. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển Việt Nam. 2. Các giấy chứng nhận về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, 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 này được kéo dài thêm nhiều nhất là 90 ngày, 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 bảo đảm 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 được chỉ định để kiểm định. 3. Các giấy chứng nhận về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo		**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 Công hoà 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 Công hoà 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.	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015

đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường mất hiệu lực nếu tàu biển có những thay đổi làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến khả năng bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. 4. Trường hợp có căn cứ cho rằng tàu biển không bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường, Thanh tra hàng hải, Cảng vụ hàng hải có quyền tạm đình chỉ hoạt động của tàu biển, tự mình hoặc yêu cầu tổ chức đăng kiểm Việt Nam kiểm định kỹ thuật của tàu biển.			
Điều 35. 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 Việt Nam hoặc tổ chức đo dung tích tàu biển có thẩm quyền của nước ngoài cấp. Giấy chứng nhận dung tích tàu biển phải 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 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 mình hoặc theo yêu cầu của tổ chức, cá nhân có liên quan quyết định tiến hành kiểm tra lại dung tích tàu biển.		**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 Công hoà 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	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015

Trường hợp kết quả kiểm tra không phù hợp với Giấy chứng nhận dung tích tàu biển thì chủ tàu phải thanh toán 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 nhà nước có thẩm quyền tự quyết định kiểm tra hoặc tổ chức, cá nhân yêu cầu kiểm tra phải chịu chi phí liên quan đến việc kiểm tra lại dung tích tàu biển.		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.	Bổ sung quy định nhằm hoàn thiện khung pháp lý về điều kiện hoạt động của tàu sông, bảo đảm thống nhất với chế độ quản lý an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường hiện hành. Thực tiễn cho thấy, các quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004 và các văn bản hướng dẫn thi hành tuy đã đề cập đến đăng ký, đăng kiểm nhưng chưa quy định một cách hệ thống, đầy đủ về chế độ giấy chứng nhận và tài liệu bắt buộc phải có đối với tàu sông,
		Điều 76. Giấy chứng nhận của các phương tiện thuỷ khác Chính phủ quy định về giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của các phương tiện thuỷ khác.	Việc bổ sung quy định về giấy chứng nhận của các phương tiện thủy khác là cần thiết nhằm hoàn thiện khung pháp lý đối với các loại phương tiện không phải tàu biển, tàu sông truyền thống nhưng vẫn tham gia hoạt động trên vùng nước, có nguy cơ ảnh hưởng đến an toàn giao thông và môi trường. Thực tiễn cho thấy, bên cạnh tàu biển và tàu sông, hiện nay tồn tại nhiều loại phương tiện thủy khác như phương tiện nổi, thiết bị chuyên dùng, phương tiện phục vụ thi công, du lịch, dịch vụ… nhưng chưa được điều chỉnh đầy đủ, thống nhất về chế độ chứng nhận an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong Bộ luật Hàng hải

			Việt Nam 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004. Quy định này nhằm thiết lập cơ sở pháp lý để quản lý các phương tiện thủy khác theo nguyên tắc bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, tránh bỏ sót đối tượng quản lý trong bối cảnh các loại hình phương tiện ngày càng đa dạng. Đồng thời, việc không quy định cụ thể ngay trong Luật mà giao Chính phủ quy định chi tiết về các loại giấy chứng nhận, điều kiện cấp, gia hạn, thu hồi… là phù hợp với đặc thù của nhóm phương tiện này, vốn có tính chất đa dạng, biến động nhanh theo sự phát triển của khoa học công nghệ và thực tiễn khai thác.
		Mục 5. **CHUYỂN QUYỀN SỞ HỮU VÀ THẾ CHẤP TÀU BIỂN**	
Điều 36. Chuyển quyền sở hữu tàu biển 1. Việc chuyển quyền sở hữu tàu biển phải được thể hiện bằng văn bản theo quy định của pháp luật Việt Nam hoặc pháp luật của quốc gia nơi thực hiện chuyển quyền sở hữu tàu biển. 2. Việc chuyển quyền sở hữu tàu biển Việt Nam có hiệu lực sau khi được ghi trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam. 3. Sau khi hoàn thành thủ tục chuyển quyền sở hữu thì toàn bộ tàu biển và tài sản của tàu biển thuộc quyền sở hữu của người nhận quyền sở hữu, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận khác.		**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.	Giữ nguyên nội dung quy định tại Bộ luật HHVN năm 2015

Tài sản của tàu biển là các đồ vật, trang thiết bị trên tàu biển mà không phải là các bộ phận cấu thành của tàu biển. 4. Các quy định về chuyển quyền sở hữu tàu biển được áp dụng đối với việc chuyển quyền sở hữu cổ phần tàu biển. 5. Chính phủ quy định điều kiện, thủ tục chuyển quyền sở hữu tàu biển dưới hình thức mua, bán tàu biển.		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 37. 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 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.	Giữ nguyên nội dung quy định tại Bộ luật HHVN năm 2015
Điều 38. 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.		**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.	Giữ nguyên nội dung quy định tại Bộ luật HHVN năm 2015

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;		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.		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 39. 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.		**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.	Giữ nguyên nội dung quy định tại Bộ luật HHVN năm 2015
		Mục 6. **QUYỀN CẦM GIỮ HÀNG HẢI**	
Điều 40. Quyền cầm giữ hàng hải		**Điều 81. Quyền cầm giữ hàng hải**	Giữ nguyên nội dung quy định tại Bộ luật HHVN năm 2015

1. Quyền cầm giữ hàng hải là quyền của người có khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 41 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 41 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 41 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.		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 41. 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 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.	Giữ nguyên nội dung quy định tại Bộ luật HHVN năm 2015
Điều 42. 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 41 của Bộ luật này được xếp ngang nhau; trường hợp		**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 82 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	Giữ nguyên nội dung quy định tại Bộ luật HHVN năm 2015

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 41 của Bộ luật này thì khiếu nại hàng hải phát sinh sau được giải quyết trước các khiếu nại hàng hải khác.		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 43. 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		**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;	Giữ nguyên nội dung quy định tại Bộ luật HHVN năm 2015

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.		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 III **THUYỀN BỘ VÀ THUYỀN VIÊN**		**Chương IV.** **THUYỀN BỘ VÀ THUYỀN VIÊN TÀU BIỂN, TÀU SÔNG**	
Điều 50. Thuyền bộ Thuyền bộ là những thuyền viên thuộc định biên của tàu biển, bao gồm thuyền trưởng, các sĩ quan và các chức danh khác được bố trí làm việc trên tàu biển.	**Điều 29. Chức danh và tiêu chuẩn chức danh thuyền viên** 1. Chức danh thuyền viên trên phương tiện bao gồm thuyền trưởng, thuyền phó, máy trưởng, máy phó, thủy thủ, thợ máy. Chủ phương tiện, người thuê phương tiện[51] có trách nhiệm bố trí đủ các chức danh, định biên thuyền viên làm việc trên	**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, thuỷ thủ, thợ máy và các chức danh khác được bố trí làm việc trên tàu.	Hợp nhất 02 Luật, sửa đổi, bổ sung cho phù hợp.

	phương tiện và lập danh bạ thuyền viên theo quy định.		
Điều 51. Trách nhiệm của chủ tàu đối với thuyền bộ 1. Bố trí đủ thuyền viên theo định biên của tàu biển và bảo đảm thuyền viên phải có đủ điều kiện làm việc trên tàu biển quy định tại khoản 2 Điều 59 của Bộ luật này. 2. Quy định chức danh, nhiệm vụ theo chức danh của thuyền viên, trừ các chức danh do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định. 3. Bảo đảm điều kiện làm việc, sinh hoạt của thuyền viên trên tàu biển theo quy định của pháp luật. 4. Mua bảo hiểm tai nạn và bảo hiểm bắt buộc khác cho thuyền viên làm việc trên tàu biển theo quy định của pháp luật.	**Điều 4. Trách nhiệm của chủ phương tiện và tổ chức, cá nhân thuê phương tiện (Thông tư 39/2019/TT-BGTVT 33/2022/TT-BGTVT)** 1. Chịu trách nhiệm về điều kiện hoạt động của phương tiện theo quy định của pháp luật. Thực hiện bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện theo quy định của pháp luật về đăng kiểm phương tiện. 2. Lập sổ danh bạ thuyền viên theo mẫu quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này, lập sổ nhật ký hành trình và sổ nhật ký máy đối với phương tiện chở hàng có trọng tải toàn phần từ 250 tấn trở lên hoặc phương tiện chở khách có sức chở từ 50 (năm mươi) khách trở lên theo mẫu quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này. 3. Bố trí số lượng các chức danh thuyền viên trên phương tiện tối thiểu bằng hoặc nhiều hơn số thuyền viên quy định tại Điều 18 của Thông tư này; trường hợp phương tiện hoạt động quá một ca làm việc trong một ngày, có trách nhiệm tổ chức, bố trí lao động phù hợp để đảm bảo đúng thời gian làm việc theo quy định của Bộ luật lao động. 4. Ngoài những chức danh thuyền viên đã được quy định trong định biên an toàn tối thiểu tại Điều 18 của Thông tư này, trong trường hợp cần thiết, được bố trí thêm thuyền viên hoặc các chức danh như: Y tá, điện báo viên, thợ lặn, thợ cuốc, thợ hút, thợ kích kéo, nhân viên phục vụ và chức	**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.	Sửa đổi, bổ sung từ quy định tàu biển, áp dụng chung cho cả tàu biển, tàu sông.

	danh khác nhằm đảm bảo yêu cầu công việc. 5. Quy định phạm vi trách nhiệm của các chức danh khác làm việc trên phương tiện chưa có trong định biên an toàn tối thiểu quy định tại Thông tư này. 6. Đảm bảo an toàn lao động, vệ sinh lao động cho thuyền viên và các chức danh khác làm việc trên phương tiện. 7. Phòng ngừa ô nhiễm môi trường, thu gom, lưu trữ và chuyển chất thải đến nơi tiếp nhận để xử lý theo quy định.		
Điều 52. Địa vị pháp lý của thuyền trưởng 1. Thuyền trưởng là người có quyền chỉ huy cao nhất ở trên tàu biển, chỉ huy tàu theo chế độ thủ trưởng. Mọi người có mặt trên tàu biển 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 hàng hải, an ninh hàng hải, 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.	**Khoản 19 Điều 3** Thuyền trưởng là chức danh của người chỉ huy cao nhất trên phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn hoặc phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 sức ngựa hoặc phương tiện có sức chở trên 12 người.	**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.	Ghép 02 Luật trên nền BLHH, sửa đổi, bổ sung, áp dụng chung cho cả tàu sông; bổ sung khoản 3 để chuyển nội dung các quy định từ Điều 53 đến Điều 58 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2025 xuống Nghị định quy định chi tiết.
Điều 53. Nghĩa vụ của thuyền trưởng 1. Tổ chức quản lý, khai thác tàu biển theo quy định của pháp luật. 2. Thực hiện trách nhiệm để tàu biển có đủ các điều kiện an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao	**Điều 33. Đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng[66]** 1. Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng được đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng của loại		Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường cần thiết, phù hợp với tiêu chuẩn chuyên môn, các quy định về trang thiết bị, vỏ tàu, dự trữ, chất lượng thuyền bộ và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường cho tàu biển và người ở trên tàu biển trước và trong khi tàu biển đang hành trình. 3. Thường xuyên giám sát để hàng hóa được bốc lên tàu biển, sắp xếp và bảo quản trên tàu biển, dỡ khỏi tàu một cách hợp lý, mặc dù các công việc này đã được giao cho những người có trách nhiệm thực hiện. 4. Có biện pháp để hàng hóa trên tàu biển không bị hư hỏng, mất mát; áp dụng các biện pháp cần thiết để bảo vệ quyền lợi của những người có lợi ích liên quan đến hàng hóa; phải tận dụng mọi khả năng thông báo cho những người có lợi ích liên quan biết về những sự kiện đặc biệt liên quan đến hàng hóa. 5. Áp dụng mọi biện pháp cần thiết để bảo vệ tàu biển, người và các tài sản khác trên tàu biển; ngăn ngừa việc vận chuyển người, hàng hóa bất hợp pháp trên tàu biển. 6. Đưa tàu biển đến cảng an toàn gần nhất và thực hiện mọi biện pháp cần thiết để bảo vệ tàu, người, tài sản trên tàu và tài liệu của tàu trong trường hợp cảng trả hàng hoặc cảng trả khách bị phong tỏa, chiến tranh đe dọa hoặc trong tình trạng khẩn cấp khác.	phương tiện phù hợp với hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng. 2. Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng cao hơn được đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng của loại phương tiện được quy định cho chức danh thuyền trưởng hạng thấp hơn. 3. Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng được đảm nhiệm chức danh thuyền phó của loại phương tiện được quy định cho chức danh thuyền trưởng cao hơn một hạng. 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết việc thuyền viên đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng, trừ trường hợp quy định tại khoản 5 Điều này. 5. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết việc thuyền viên đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng của phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh. **Điều 34. Đảm nhiệm chức danh máy trưởng[67]** 1. Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng được đảm nhiệm chức danh máy trưởng của loại phương tiện phù hợp với hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng. 2. Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng hạng cao hơn được đảm nhiệm chức danh máy trưởng của loại phương tiện được quy định cho chức danh máy trưởng hạng thấp hơn. 3. Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng được đảm nhiệm chức danh máy phó của loại phương		

7. Tận dụng mọi khả năng cho phép để trước hết tổ chức cứu hành khách và sau đó cứu thuyền viên trong trường hợp tàu biển có nguy cơ bị chìm đắm hoặc bị phá huỷ. Thuyền trưởng phải là người cuối cùng rời tàu biển sau khi đã tìm mọi cách cứu nhật ký hàng hải, hải đồ và tài liệu quan trọng khác của tàu biển. 8. Không được rời tàu biển khi tàu biển đang gặp nguy hiểm, trừ trường hợp việc rời tàu là hết sức cần thiết. 9. Trực tiếp điều khiển tàu biển đến, rời cảng, kênh đào, luồng hàng hải và khi tàu hoạt động trong vùng nước cảng biển hoặc khi xảy ra tình huống đặc biệt khó khăn, nguy hiểm. 10. Sử dụng hoa tiêu hàng hải, tàu lai trong trường hợp do pháp luật quy định hoặc để bảo đảm an toàn cho tàu biển. Việc sử dụng hoa tiêu hàng hải không loại trừ nghĩa vụ của thuyền trưởng quy định tại khoản 9 Điều này. 11. Thực hiện mẫn cán các nhiệm vụ thuộc chức trách của mình theo đúng lương tâm nghề nghiệp. 12. Tổ chức tìm kiếm và cứu nạn những người đang trong tình trạng nguy hiểm trên biển, nếu việc thực hiện nghĩa vụ này không gây nguy hiểm nghiêm trọng cho tàu biển và những người đang ở trên tàu của mình. Chủ tàu không chịu trách nhiệm về việc thuyền trưởng vi phạm nghĩa vụ quy định tại khoản này. 13. Thực hiện nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.	tiện được quy định cho chức danh máy trưởng cao hơn một hạng. 4. **Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải** quy định chi tiết việc thuyền viên đảm nhiệm chức danh máy trưởng, trừ trường hợp quy định tại khoản 5 Điều này. 5. **Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an** quy định chi tiết việc thuyền viên đảm nhiệm chức danh máy trưởng của phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.		
Điều 54. Quyền của thuyền trưởng			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

1. Đại diện cho chủ tàu và những người có lợi ích liên quan đến hàng hóa khi giải quyết những công việc trong điều khiển, quản trị tàu và hàng hóa được vận chuyển trên tàu biển. 2. Nhân danh chủ tàu và người có lợi ích liên quan đến hàng hóa thực hiện các hành vi pháp lý trong phạm vi công việc quy định tại khoản 1 Điều này, có thể khởi kiện hoặc tham gia tố tụng trước Tòa án hoặc Trọng tài khi tàu biển ở ngoài cảng đăng ký, trừ trường hợp chủ tàu hoặc người có lợi ích liên quan đến hàng hóa tuyên bố hạn chế một phần hoặc toàn bộ quyền đại diện đó. 3. Không cho tàu biển hành trình, nếu xét thấy chưa đủ điều kiện an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. 4. Áp dụng các hình thức khen thưởng hoặc biện pháp kỷ luật đối với thuyền viên thuộc quyền; có quyền từ chối tiếp nhận hoặc buộc phải rời khỏi tàu biển những thuyền viên không đủ trình độ chuyên môn theo chức danh hoặc có hành vi vi phạm pháp luật. 5. Nhân danh chủ tàu vay tín dụng hoặc vay tiền mặt trong trường hợp cần thiết nhưng chỉ trong giới hạn đủ để sửa chữa tàu biển, bổ sung thuyền viên, cung ứng cho tàu hoặc vì nhu cầu khác để có thể tiếp tục chuyến đi. 6. Bán một phần tài sản hoặc phần dự trữ dư thừa của tàu biển trong phạm vi quy định tại khoản 5 Điều này, nếu việc chờ nhận tiền hoặc chỉ thị của chủ tàu không có lợi hoặc không thực hiện được.			

7. Trong thời gian thực hiện chuyến đi, nếu không còn cách nào khác để có đủ các điều kiện cần thiết cho việc kết thúc chuyến đi thì có quyền cầm cố hoặc bán một phần hàng hóa sau khi đã tìm mọi cách xin chỉ thị của người thuê vận chuyển và chủ tàu mà không được. Trong trường hợp này, thuyền trưởng phải giảm tới mức thấp nhất sự thiệt hại của chủ tàu, người thuê vận chuyển và những người có lợi ích liên quan đến hàng hóa. 8. Trong khi đang hành trình mà trên tàu biển không còn lương thực, thực phẩm dự trữ thì có quyền sử dụng một phần hàng hóa là lương thực, thực phẩm vận chuyển trên tàu; nếu thật cần thiết thì có quyền sử dụng lương thực, thực phẩm của những người đang ở trên tàu. Việc sử dụng này phải được lập biên bản. Chủ tàu phải thanh toán số lương thực, thực phẩm đã sử dụng. 9. Trường hợp tàu biển đang trong tình trạng nguy hiểm trên biển thì có quyền yêu cầu cứu nạn và sau khi thỏa thuận với các tàu đến cứu nạn, có quyền chỉ định tàu thực hiện việc cứu hộ.			
Điều 55. Trách nhiệm của thuyền trưởng về hộ tịch trên tàu biển 1. Ghi nhật ký hàng hải và lập biên bản với sự tham gia của nhân viên y tế của tàu biển, hai người làm chứng về các trường hợp sinh, tử xảy ra trên tàu biển và các sự kiện có liên quan; bảo quản thi thể, lập bản kê và bảo quản tài sản của người chết để lại trên tàu biển.			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

2. Thông báo về các trường hợp sinh, tử xảy ra trên tàu biển và chuyển di chúc, bản kê tài sản của người chết cho cơ quan hộ tịch có thẩm quyền ở cảng Việt Nam đầu tiên mà tàu biển ghé vào hoặc cho cơ quan đại diện của Việt Nam nơi gần nhất, nếu tàu biển đến cảng biển nước ngoài. 3. Sau khi đã cố gắng tìm mọi cách để xin chỉ thị của chủ tàu và hỏi ý kiến của thân nhân người chết, thuyền trưởng nhân danh chủ tàu làm thủ tục và tổ chức mai táng. Mọi chi phí liên quan đến việc mai táng được thanh toán theo quy định của pháp luật.			
Điều 56. Trách nhiệm của thuyền trưởng trong việc bắt, giữ người trên tàu biển 1. Khi phát hiện hành vi phạm tội quả tang, người đang bị truy nã hoặc giữ người trong trường hợp khẩn cấp trên tàu biển khi tàu đã rời cảng, thuyền trưởng có trách nhiệm sau đây: a) Bắt hoặc ra lệnh bắt người phạm tội quả tang hoặc người đang bị truy nã; giữ người trong trường hợp khẩn cấp; b) Áp dụng các biện pháp ngăn chặn cần thiết, lập hồ sơ theo quy định của pháp luật; c) Bảo vệ chứng cứ và tùy theo điều kiện cụ thể, chuyển giao người bị bắt, giữ và hồ sơ cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền ở cảng Việt Nam đầu tiên tàu biển ghé vào hoặc cho tàu công vụ Việt Nam gặp ở trên biển hoặc thông báo cho cơ quan đại diện của Việt Nam nơi gần nhất và làm theo chỉ thị của cơ			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

quan này, nếu tàu biển đến cảng nước ngoài. 2. Trường hợp cần thiết để bảo đảm an toàn, trật tự cho tàu biển, người và hàng hóa vận chuyển trên tàu, thuyền trưởng có quyền tạm giữ người đang chuẩn bị phạm tội, người phạm tội quả tang hoặc người đang bị truy nã trên tàu biển tại một phòng riêng.			
Điều 57. Trách nhiệm của thuyền trưởng trong việc thông báo cho cơ quan đại diện của Việt Nam 1. Khi tàu biển đến cảng nước ngoài, trong trường hợp cần thiết thuyền trưởng phải thông báo cho cơ quan đại diện của Việt Nam nơi gần nhất. 2. Thuyền trưởng có trách nhiệm xuất trình các giấy chứng nhận, tài liệu của tàu biển nếu cơ quan đại diện của Việt Nam tại nước đó yêu cầu.			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết
Điều 58. Trách nhiệm báo cáo của thuyền trưởng khi xảy ra tai nạn hàng hải Khi xảy ra tai nạn hàng hải đối với tàu biển hay phát hiện tai nạn hoặc vụ việc khác liên quan đến an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, thuyền trưởng có trách nhiệm thông báo ngay cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền và báo cáo tai nạn hàng hải theo quy định.			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết
Mục 2. THUYỀN VIÊN	**Chương IV** **THUYỀN VIÊN VÀ NGƯỜI LÁI PHƯƠNG TIỆN**		
Điều 59. Thuyền viên làm việc trên tàu biển	**Điều 29. Chức danh và tiêu chuẩn chức danh thuyền viên**	**Điều 88. Thuyền viên làm việc trên tàu biển, tàu sông**	Hợp nhất 02 lĩnh vực

1. Thuyền viên là người có đủ điều kiện, tiêu chuẩn đảm nhiệm chức danh trên tàu biển Việt Nam. 2. Thuyền viên làm việc trên tàu biển 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 Việt Nam; b) Có đủ tiêu chuẩn sức khỏe, tuổi lao động và chứng chỉ chuyên môn theo quy định; c) Được bố trí đảm nhận chức danh trên tàu biển; d) Có sổ thuyền viên; đ) Có hộ chiếu để xuất cảnh hoặc nhập cảnh, nếu thuyền viên đó được bố trí làm việc trên tàu biển hoạt động tuyến quốc tế. 3. Công dân Việt Nam có đủ điều kiện có thể được làm việc trên tàu biển nước ngoài. 4. **Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải** quy định cụ thể chức danh và nhiệm vụ theo chức danh của thuyền viên; định biên an toàn tối thiểu; tiêu chuẩn chuyên môn và chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên; đăng ký thuyền viên và sổ thuyền viên; điều kiện để thuyền viên là công dân nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt Nam. 5. **Bộ trưởng Bộ Y tế** quy định chi tiết về tiêu chuẩn sức khỏe của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam.	1. Chức danh thuyền viên trên phương tiện bao gồm thuyền trưởng, thuyền phó, máy trưởng, máy phó, thủy thủ, thợ máy. Chủ phương tiện, người thuê phương tiện[51] có trách nhiệm bố trí đủ các chức danh, định biên thuyền viên làm việc trên phương tiện và lập danh bạ thuyền viên theo quy định. 2. Thuyền viên làm việc trên phương tiện phải bảo đảm các điều kiện sau đây: a) Đủ 16 tuổi trở lên và không quá 55 tuổi đối với nữ, 60 tuổi đối với nam; b) Đủ tiêu chuẩn sức khỏe và phải được kiểm tra sức khỏe định kỳ hàng năm; c) Có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn[52], chứng chỉ chuyên môn phù hợp với chức danh, loại phương tiện. 3. **Bộ trưởng Bộ Y tế** thống nhất với Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chuẩn sức khỏe của thuyền viên. 4. **Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải** quy định tiêu chuẩn chức danh, chế độ trách nhiệm và định biên thuyền viên của từng loại phương tiện, trừ trường hợp quy định tại khoản 5 Điều này. 5. **Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an**[53], trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định tiêu chuẩn chức danh, chế độ trách nhiệm và định biên thuyền viên của phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh[54].	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 v***à*** điều kiện để thuyền viên là công dân nước ngoài làm việc trên tàu biển, tàu sông Việt Nam.	Gộp lại nội dung khoản 4, 5 và giao cho Chính phủ theo đúng thẩm quyền
Điều 60. Nghĩa vụ của thuyền viên 1. Thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam có nghĩa vụ sau đây:	**Điều 5. Trách nhiệm của thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa (Thông tư 39/2019/TT-BGTVT)**		Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

a) Chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật Việt Nam, điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và pháp luật của quốc gia nơi tàu biển Việt Nam hoạt động; b) Thực hiện mẫn cán nhiệm vụ của mình theo chức danh được giao và chịu trách nhiệm trước thuyền trưởng về những nhiệm vụ đó; c) Thực hiện kịp thời, nghiêm chỉnh, chính xác mệnh lệnh của thuyền trưởng; d) Phòng ngừa tai nạn, sự cố đối với tàu biển, hàng hóa, người và hành lý trên tàu biển. Khi phát hiện tình huống nguy hiểm, phải báo ngay cho thuyền trưởng hoặc sĩ quan trực ca biết, đồng thời thực hiện các biện pháp cần thiết để ngăn ngừa tai nạn, sự cố phát sinh từ tình huống nguy hiểm đó; đ) Quản lý, sử dụng giấy chứng nhận, tài liệu, trang thiết bị, dụng cụ và tài sản khác của tàu biển được giao phụ trách. 2. Thuyền viên Việt Nam làm việc trên tàu biển nước ngoài có nghĩa vụ thực hiện hợp đồng lao động đã ký với chủ tàu hoặc người sử dụng lao động nước ngoài.	1. Chấp hành pháp luật Việt Nam, các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và pháp luật của nước khác khi phương tiện của Việt Nam đang hoạt động trong phạm vi lãnh thổ của nước đó. 2. Chấp hành kỷ luật lao động, thực hiện đầy đủ phạm vi trách nhiệm theo chức danh trong khi làm việc, chấp hành nghiêm chỉnh mệnh lệnh của thuyền trưởng và người chỉ huy trực tiếp, thực hiện đầy đủ thủ tục giao nhận ca, ghi chép nhật ký đầy đủ, rõ ràng. 3. Hướng dẫn hành khách cách sử dụng các thiết bị chữa cháy, dụng cụ cứu sinh, cứu đắm và thoát hiểm. Phòng ngừa ô nhiễm môi trường, thu gom, lưu trữ và chuyển chất thải đến nơi tiếp nhận để xử lý theo quy định. 4. Chỉ rời phương tiện khi được phép của người chỉ huy cao nhất trên phương tiện hoặc chủ phương tiện. 5. Các trách nhiệm khác theo quy định của pháp luật.		
Điều 61. Chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên 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.		**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.	**Sửa đổi, bổ sung từ quy định tàu biển, áp dụng chung cho cả tàu biển, tàu sông** **Chuyển từ Điều 62 lên**

2. Trường hợp chủ tàu hoặc thuyền trưởng yêu cầu thuyền viên phải rời tàu biển thì chủ tàu có trách nhiệm chu cấp mọi chi phí sinh hoạt và đi đường cần thiết để thuyền viên hồi hương; trong trường hợp thuyền trưởng yêu cầu thuyền viên rời tàu biển thì thuyền trưởng phải báo cáo chủ tàu. 3. 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. 4. 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.		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 phải rời tàu biển thì chủ tàu có trách nhiệm chu cấp mọi chi phí sinh hoạt và đi đường cần thiết để thuyền viên hồi hương; trong trường hợp thuyền trưởng yêu cầu thuyền viên rời tàu biển thì thuyền trưởng phải báo cáo chủ tàu. 4. Trường hợp tài sản riêng hợp pháp của thuyền viên bị tổn thất do tàu biển bị tai nạn thì chủ tàu phải bồi thường tài sản đó theo giá thị trường tại thời điểm và địa điểm giải quyết tai nạn. Thuyền viên có lỗi trực tiếp gây ra tai nạn làm tổn thất tài sản của mình thì không có quyền đòi bồi thường tài sản đó. 5. Chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên Việt Nam làm việc trên tàu biển nước ngoài và của thuyền viên nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt Nam được thực hiện theo hợp đồng lao động. 6. Chính phủ quy định chi tiết về chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam.	Bổ sung khoản 6 để chuyển các nội dung quy định từ Điều 63 đến 71 Bộ luật Hàng hải Việt Nam xuống Nghị định quy định chi tiết.
Điều 62. Hợp đồng lao động của thuyền viên			Tích hợp nội dung quy định vào Điều "Chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên tàu biển".

1. Trước khi làm việc trên tàu biển, thuyền viên và chủ tàu phải ký kết hợp đồng lao động. 2. **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.			
Điều 63. Thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi của thuyền viên 1. Thời giờ làm việc được bố trí theo ca trong 24 giờ liên tục, kể cả ngày nghỉ hàng tuần, ngày lễ, tết. 2. Thời giờ nghỉ ngơi được quy định như sau: a) Thời giờ nghỉ ngơi tối thiểu là 10 giờ trong khoảng thời gian 24 giờ bất kỳ và 77 giờ trong 07 ngày bất kỳ; b) Số giờ nghỉ ngơi trong khoảng thời gian 24 giờ có thể được chia tối đa thành hai giai đoạn, một trong hai giai đoạn đó ít nhất là 06 giờ và khoảng thời gian giữa hai giai đoạn nghỉ liên tiếp nhiều nhất là 14 giờ. 3. Trường hợp khẩn cấp đối với an ninh, an toàn của tàu và người, hàng hóa trên tàu, giúp đỡ tàu khác hoặc cứu người bị nạn trên biển, thuyền trưởng có quyền yêu cầu thuyền viên làm bất kỳ vào thời điểm nào. Sau khi hoàn thành nhiệm vụ khẩn cấp, thuyền trưởng có trách nhiệm bố trí cho thuyền viên nghỉ ngơi đủ thời			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

gian quy định tại điểm a khoản 2 Điều này. 4. Thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi được lập Bảng phân công công việc và được niêm yết tại vị trí dễ thấy trên tàu. 5. Trường hợp tập trung, thực tập cứu hỏa, cứu sinh hoặc thực tập khác theo quy định, thuyền trưởng có thể bố trí thời giờ nghỉ ngơi khác quy định tại điểm a khoản 2 Điều này nhưng phải hạn chế tối đa việc ảnh hưởng đến thời giờ nghỉ ngơi, không gây ra mệt mỏi cho thuyền viên và phải được quy định trong thỏa ước lao động tập thể hoặc trong hợp đồng lao động của thuyền viên theo nguyên tắc sau đây: a) Thời giờ nghỉ ngơi tối thiểu là 10 giờ trong khoảng thời gian 24 giờ và 70 giờ trong khoảng thời gian 07 ngày. Việc áp dụng trường hợp ngoại lệ không được thực hiện nhiều hơn 02 tuần liên tiếp. Khoảng thời gian giữa hai giai đoạn áp dụng ngoại lệ không được ít hơn hai lần khoảng thời gian của giai đoạn đã áp dụng ngoại lệ trước đó; b) Thời giờ nghỉ ngơi tối thiểu quy định tại điểm a khoản 2 Điều này có thể được chia tối đa thành ba giai đoạn, một trong số ba giai đoạn đó không được dưới 06 giờ và hai giai đoạn còn lại không được dưới 01 giờ; c) Khoảng thời gian giữa hai giai đoạn nghỉ ngơi liên tiếp không được vượt quá 14 giờ; d) Việc áp dụng trường hợp ngoại lệ không được vượt quá hai giai đoạn 24 giờ trong khoảng thời gian 07 ngày. 6. Thuyền trưởng hoặc người được			

thuyền trưởng ủy quyền có trách nhiệm lập Bản ghi thời giờ nghỉ ngơi và cung cấp cho thuyền viên.			
Điều 64. Nghỉ hàng năm, nghỉ lễ, tết của thuyền viên 1. Thuyền viên làm việc trên tàu biển được nghỉ hàng năm, nghỉ lễ, tết và hưởng nguyên lương. Trường hợp thuyền viên chưa được nghỉ hàng năm, nghỉ lễ, tết thì được bố trí nghỉ bù. 2. Số ngày nghỉ hàng năm được tính theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Ngày nghỉ lễ, tết, nghỉ việc riêng, nghỉ không hưởng lương theo quy định của pháp luật không tính vào số ngày nghỉ hàng năm. 3. Cấm mọi thỏa thuận để thuyền viên không được nghỉ hàng năm			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết
Điều 65. Tiền lương, phụ cấp và các khoản thu nhập khác của thuyền viên 1. Chủ tàu có trách nhiệm thanh toán tiền lương, phụ cấp hàng tháng trực tiếp cho thuyền viên hoặc cho người được thuyền viên ủy quyền hợp pháp. 2. Tiền lương, phụ cấp và các khoản thu nhập khác của thuyền viên được trả bằng tiền mặt hoặc trả vào tài khoản cá nhân của thuyền viên hoặc của người được thuyền viên ủy quyền. Trường hợp trả qua tài khoản ngân hàng, chủ tàu phải thỏa thuận với thuyền viên về chi phí liên quan đến việc mở, chuyển tiền và duy trì tài khoản theo quy định. 3. Chủ tàu có trách nhiệm lập và cung cấp cho thuyền viên bản kê thu nhập			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

hàng tháng bao gồm tiền lương, phụ cấp và các khoản thu nhập khác.			
Điều 66. Hồi hương thuyền viên 1. Chủ tàu có trách nhiệm bố trí cho thuyền viên hồi hương và thanh toán chi phí trong trường hợp sau đây: a) Hợp đồng lao động của thuyền viên hết hạn; b) Thuyền viên bị ốm đau, tai nạn lao động hàng hải cần phải hồi hương; c) Tàu bị chìm đắm; d) Bán tàu hoặc thay đổi đăng ký tàu; đ) Tàu hoạt động tại khu vực chiến tranh mà thuyền viên không đồng ý tiếp tục làm việc trên tàu; e) Các trường hợp khác do hai bên thỏa thuận. 2. Trường hợp thuyền viên đơn phương chấm dứt hợp đồng lao động trái quy định của pháp luật hoặc bị xử lý kỷ luật lao động theo hình thức sa thải thì chủ tàu vẫn phải có trách nhiệm bố trí cho thuyền viên về đúng nơi quy định trong hợp đồng lao động của thuyền viên nhưng thuyền viên phải hoàn trả chi phí cho chủ tàu. 3. Chi phí liên quan đến việc hồi hương của thuyền viên do chủ tàu thanh toán bao gồm: a) Chi phí đi đến địa điểm hồi hương được quy định trong hợp đồng; b) Chi phí ăn, ở của thuyền viên tính từ thời điểm rời tàu biển cho đến thời điểm đến địa điểm hồi hương; c) Tiền lương và trợ cấp đi lại của thuyền viên tính từ thời điểm rời tàu			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

biển cho đến thời điểm đến địa điểm hồi hương; d) Chi phí vận chuyển tối đa 30 kilôgam (kg) hành lý cá nhân của thuyền viên đến địa điểm hồi hương; đ) Chi phí chăm sóc y tế cần thiết cho tới khi thuyền viên đủ điều kiện sức khỏe để đi đến địa điểm hồi hương. 4. Chủ tàu có trách nhiệm bố trí cho thuyền viên hồi hương bằng các phương tiện phù hợp và thuận lợi. Thuyền viên hồi hương được đưa tới địa điểm quy định trong hợp đồng lao động của thuyền viên hoặc địa điểm nơi thuyền viên cư trú. 5. Thời hiệu khiếu nại liên quan đến hồi hương của thuyền viên là 01 năm kể từ ngày hồi hương. 6. Chủ tàu có trách nhiệm lưu giữ trên tàu bản sao và cung cấp cho thuyền viên các văn bản pháp luật quy định về hồi hương. 7. Chủ tàu có trách nhiệm bảo đảm tài chính để chi trả cho thuyền viên khi hồi hương theo quy định của pháp luật. 8. Trường hợp cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam phải thu xếp cho thuyền viên hồi hương, chủ tàu có trách nhiệm hoàn trả các chi phí đó. 9. **Bộ trưởng Bộ Tài chính** hướng dẫn quy định tại khoản 7 và khoản 8 Điều này.			
Điều 67. Thực phẩm và nước uống 1. Chủ tàu có trách nhiệm cung cấp miễn phí thực phẩm và nước uống bảo đảm về số lượng, giá trị dinh dưỡng, chất lượng, đa dạng về chủng loại và			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

bảo đảm vệ sinh an toàn thực phẩm cho thuyền viên trên tàu biển; phù hợp về tôn giáo, tín ngưỡng và văn hóa của thuyền viên. 2. Thuyền trưởng hoặc người được thuyền trưởng chỉ định phải thường xuyên thực hiện kiểm tra và lập hồ sơ về các nội dung sau đây: a) Việc cung cấp thực phẩm và nước uống; b) Kho, két và thiết bị được sử dụng để bảo quản, dự trữ thực phẩm và nước uống; c) Nhà bếp và thiết bị khác để chuẩn bị và phục vụ bữa ăn. 3. Chủ tàu có trách nhiệm bố trí bếp trưởng và cấp dưỡng phục vụ thuyền viên trên tàu biển. Trường hợp trên tàu bố trí dưới mười thuyền viên thì không bắt buộc có bếp trưởng nhưng phải bố trí cấp dưỡng. 4. **Bộ trưởng Bộ Y tế** quy định về tiêu chuẩn vệ sinh, an toàn đối với thực phẩm và nước uống, định lượng bữa ăn của thuyền viên làm việc trên tàu biển.			
Điều 68. Chăm sóc sức khỏe cho thuyền viên 1. Thuyền viên được chăm sóc sức khỏe thường xuyên, kịp thời và miễn phí trong thời gian làm việc trên tàu biển và tại cảng khi tàu ghé vào. 2. Chủ tàu có trách nhiệm thực hiện các biện pháp chăm sóc sức khỏe cho thuyền viên làm việc trên tàu biển theo quy định sau đây: a) Bảo vệ và chăm sóc sức khỏe thuyền viên trên tàu như người lao động làm			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

việc trên bờ về thuốc, trang thiết bị y tế, tài liệu hướng dẫn y tế, thông tin y tế và tham vấn chuyên môn về y tế; b) Bảo đảm cho thuyền viên được khám bệnh, chữa bệnh tại cơ sở khám bệnh, chữa bệnh hoặc cơ sở nha khoa tại cảng mà tàu ghé vào; c) Có các biện pháp phòng ngừa tai nạn lao động hàng hải, bệnh tật thông qua tuyên truyền, giáo dục sức khỏe cho thuyền viên. 3. Chủ tàu có trách nhiệm thực hiện quy định về bố trí bác sĩ trên tàu như sau: a) Đối với tàu biển có từ một trăm người trở lên và thực hiện chuyến đi quốc tế dài hơn 03 ngày phải bố trí ít nhất một bác sĩ; b) Đối với tàu biển có dưới một trăm người và không có bác sĩ trên tàu, phải bố trí ít nhất 01 thuyền viên chịu trách nhiệm chăm sóc y tế và quản lý thuốc hoặc một thuyền viên có khả năng sơ cứu y tế. Thuyền viên chịu trách nhiệm chăm sóc y tế, sơ cứu y tế phải là người đã hoàn thành khóa đào tạo về chăm sóc y tế, sơ cứu y tế theo quy định của Công ước quốc tế về Tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên. 4. Thuyền trưởng hoặc người có nhiệm vụ chăm sóc y tế trên tàu có trách nhiệm lập biểu mẫu báo cáo y tế theo quy định. Biểu mẫu báo cáo y tế dùng để trao đổi thông tin với cơ sở khám bệnh, chữa bệnh trên bờ. Thông tin trong biểu mẫu báo cáo y tế phải được giữ bí mật và chỉ sử dụng cho việc chuẩn đoán, chăm sóc, điều trị cho thuyền viên.			

5. Bộ trưởng Bộ Y tế có trách nhiệm: a) Công bố các cơ sở khám sức khỏe cho thuyền viên; b) Quy định về tủ thuốc, trang thiết bị y tế, tài liệu hướng dẫn y tế trên tàu biển, biểu mẫu báo cáo y tế.			
Điều 69. Trách nhiệm của chủ tàu đối với thuyền viên bị tai nạn lao động hàng hải, bệnh nghề nghiệp 1. Thanh toán phần chi phí đồng chi trả và những chi phí không nằm trong danh mục do bảo hiểm y tế chi trả, bao gồm: điều trị y tế, phẫu thuật, nằm viện, các loại thuốc, trang thiết bị điều trị cần thiết, chi phí ăn, ở của thuyền viên từ khi sơ cứu cho đến khi thuyền viên bình phục hoặc đến khi xác định là bệnh mãn tính. 2. Trả đủ tiền lương ghi trong hợp đồng lao động thuyền viên trong thời gian điều trị. 3. Thanh toán chi phí mai táng trong trường hợp thuyền viên bị tử vong trên tàu hoặc trên bờ trong thời gian đi tàu. 4. Vận chuyển thi thể hoặc tro cốt của thuyền viên bị tử vong về địa điểm hồi hương. 5. Chủ tàu không phải thanh toán chi phí cho thuyền viên trong trường hợp sau đây: a) Bị thương, bị bệnh xảy ra ngoài thời gian đi tàu; b) Bị thương, bị bệnh do hành vi cố ý của thuyền viên. 6. Bảo vệ và trả lại tài sản của thuyền viên để lại trên tàu cho thuyền viên hoặc thân nhân của họ trong trường hợp			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

thuyền viên rời tàu khi bị bệnh, bị thương hoặc tử vong			
Điều 70. Khai báo, điều tra, thống kê, báo cáo tai nạn lao động hàng hải và bệnh nghề nghiệp 1. Khi xảy ra tai nạn lao động hàng hải, chủ tàu hoặc thuyền trưởng có trách nhiệm khai báo tai nạn lao động theo quy định của pháp luật về lao động với cơ quan có thẩm quyền sau đây: a) Cảng vụ hàng hải nếu tàu đang hoạt động trong vùng nước cảng biển; b) Cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải nếu tàu đang hoạt động trong vùng biển Việt Nam hoặc vùng biển quốc tế; c) Cơ quan đại diện của Việt Nam nếu tàu đang hoạt động ở vùng biển nước ngoài. 2. Việc điều tra, thống kê, báo cáo tai nạn lao động hàng hải, bệnh nghề nghiệp thực hiện theo quy định của pháp luật về lao động, an toàn lao động. 3. **Bộ trưởng Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội** quy định về khai báo, điều tra, thống kê, báo cáo tai nạn lao động hàng hải.			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết
Điều 71. Phòng ngừa tai nạn lao động hàng hải và bệnh nghề nghiệp 1. Chủ tàu có trách nhiệm xây dựng và thực hiện các biện pháp phù hợp với quy định hiện hành về an toàn, vệ sinh lao động hàng hải và bệnh nghề nghiệp cho thuyền viên, bao gồm: a) Hướng dẫn, tổ chức huấn luyện an toàn, vệ sinh lao động cho thuyền viên trước khi giao nhiệm vụ trên tàu biển			Đề xuất đưa xuống Nghị định quy định chi tiết

hoặc khi giao công việc khác hoặc công việc có mức độ rủi ro cao hơn; b) Huấn luyện định kỳ về an toàn, vệ sinh lao động theo quy định của pháp luật; c) Kiểm tra, đánh giá các yếu tố nguy hiểm, có hại; đề ra biện pháp loại trừ, giảm thiểu mối nguy hiểm, có hại; cải thiện điều kiện lao động, chăm sóc sức khỏe cho thuyền viên; d) Phân định trách nhiệm cụ thể cho thuyền viên về công tác an toàn lao động, vệ sinh lao động trên tàu; đ) Đối với tàu có từ năm thuyền viên trở lên, phải thành lập và quy định nhiệm vụ, quyền hạn của Ban an toàn lao động; e) Trang bị đầy đủ và hướng dẫn việc sử dụng phương tiện bảo vệ cá nhân, bảo hộ lao động và các thiết bị khác để phòng ngừa tai nạn cho thuyền viên. Trang thiết bị bảo vệ cá nhân phải bảo đảm chất lượng theo quy định; g) Bảo đảm các loại máy, thiết bị, vật tư trên tàu có yêu cầu nghiêm ngặt về an toàn lao động phải được kiểm định kỹ thuật trước khi đưa vào sử dụng và phải được kiểm định định kỳ trong quá trình sử dụng theo quy định của pháp luật; h) Bảo đảm người không có nhiệm vụ không được tiếp cận những khu vực trên tàu có ảnh hưởng đến sức khỏe và an toàn; i) Xây dựng phương án ứng cứu khẩn cấp đối với tai nạn lao động hàng hải liên quan đến thuyền viên và tổ chức diễn tập hàng năm.			

2. Chủ tàu có trách nhiệm mua bảo hiểm tai nạn, bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu và tham gia bảo hiểm bắt buộc theo quy định cho thuyền viên trong quá trình làm việc trên tàu biển. 3. Thuyền trưởng có trách nhiệm đôn đốc, kiểm tra thường xuyên và định kỳ việc thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn lao động, vệ sinh lao động của thuyền viên do chủ tàu lập ra; khắc phục các điều kiện mất an toàn trên tàu và báo cáo chủ tàu. 4. Thuyền viên có trách nhiệm thực hiện đầy đủ biện pháp bảo đảm an toàn lao động, vệ sinh lao động do chủ tàu lập ra. 5. **Bộ trưởng Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội** ban hành danh mục các loại máy, thiết bị của tàu biển có yêu cầu nghiêm ngặt về an toàn, vệ sinh lao động trên cơ sở đề nghị của Bộ Giao thông vận tải.			
Điều 72. 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 của Chính phủ. 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 biển. 4. **Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải**	**Điều 30. Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn[55], chứng chỉ chuyên môn** 1.[56] Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng có thời hạn 05 năm và được phân hạng như sau: a) Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng được phân thành hạng nhất, hạng nhì, hạng ba và hạng tư; b) Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng được phân thành hạng nhất, hạng nhì và hạng ba. 2. Chứng chỉ chuyên môn bao gồm chứng chỉ huấn luyện an toàn cơ bản, chứng chỉ nghiệp vụ và chứng chỉ chuyên môn đặc biệt.	**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.	Ghép 02 Luật, sửa đổi, bổ sung cho phù hợp. Gộp nội dung khoản 1 và 2 và sửa đổi thẩm quyền khoản 4

quy định chi tiết khoản 2 và khoản 3 Điều này.	3. Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn[57], chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, người lái phương tiện bị thu hồi hoặc bị tước quyền sử dụng theo quy định của pháp luật. **Điều 31. Đào tạo, cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn[58] và chứng chỉ chuyên môn** 1. Cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện phải có đủ điều kiện quy định tại khoản 3 và khoản 4 Điều này. 2. Việc đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện phải thực hiện đúng nội dung, chương trình quy định cho từng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn[59], loại chứng chỉ chuyên môn. 3. **Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải** quy định điều kiện của cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện; quy chế tuyển sinh; nội dung, chương trình đào tạo; các loại giấy chứng nhận khả năng chuyên môn,[60] chứng chỉ chuyên môn; quy chế thi, cấp, đổi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn[61], chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện, trừ trường hợp quy định tại khoản 4 Điều này. 4. **Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an**[62], trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định điều kiện của cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện; quy chế tuyển sinh; nội dung, chương trình đào tạo; quy chế thi, cấp, đổi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn[63], chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện của phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh[64].	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 32. Điều kiện dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng[65] 1. Người dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng phải bảo đảm các điều kiện sau: a) Tuân thủ điều kiện quy định tại điểm a và điểm b khoản 2 Điều 29 của Luật này; b) Có đủ thời gian làm việc theo chức danh tương ứng với giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hoặc thời gian làm việc theo chức danh đào tạo; c) Tham gia khóa đào tạo dự thi nâng hạng. 2. **Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải** quy định chi tiết thời gian làm việc theo chức danh quy định tại điểm b khoản 1 Điều này và điều kiện dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng, trừ trường hợp quy định tại khoản 3 Điều này. 3. **Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an** quy định chi tiết điều kiện dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng của phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.		
		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.	Bổ sung mới nhằm khắc phục khoảng trống pháp lý khi các loại phương tiện, công trình đặc thù nêu trên chưa được xác định rõ cơ chế áp dụng chế độ thuyền viên. Việc quy định theo hướng dẫn chiếu áp dụng các quy định chung về thuyền viên tại Mục tương ứng giúp bảo đảm tính thống nhất trong hệ thống pháp luật, tránh phải xây dựng các chế độ riêng biệt, đồng thời vẫn đáp ứng yêu cầu quản lý đối với các đối tượng này.
		Chương V	

		CÔNG NGHIỆP TÀU THUỶ	
		Điều 92. Nguyên tắc phát triển công nghiệp tàu thuỷ 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.	Nhóm quy định được bổ sung mới nhằm**:** - Thể chế hóa đầy đủ các chủ trương của Đảng và hoàn thiện khung pháp lý cho một ngành công nghiệp nền tảng của kinh tế biển. Cụ thể, các quy định này được xây dựng trên cơ sở Nghị quyết số 36-NQ/TW về phát triển các ngành kinh tế biển, trong đó có công nghiệp đóng tàu; Nghị quyết số 29-NQ/TW về phát triển công nghiệp nền tảng; và Nghị quyết số 57-NQ/TW về thúc đẩy chuyển đổi số, đổi mới công nghệ. - Bảo đảm phù hợp với Luật Đầu tư 2020, Luật Đất đai 2024 trong bố trí nguồn lực, quỹ đất; Luật Khoa học và Công nghệ 2013 và Luật Chuyển giao công nghệ 2017 trong thúc đẩy nghiên cứu, đổi mới công nghệ; Luật Bảo vệ môi trường 2020 và Luật An toàn, vệ sinh lao động 2015 trong bảo đảm an toàn, môi trường. Đồng thời, quy định cũng kế thừa và khắc phục khoảng trống của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 khi chưa có quy định mang tính hệ thống về phát triển công nghiệp tàu thủy. - Phù hợp với thông lệ và tiêu chuẩn quốc tế trong lĩnh vực đóng tàu, an toàn và bảo vệ môi trường do Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) khuyến nghị, đồng thời đáp ứng các cam kết của Việt Nam về giảm phát thải và phát triển bền vững tại Hội nghị COP26. Tổng thể, nhóm quy định được bổ sung nhằm thiết lập khung pháp lý đồng bộ về nguyên tắc phát triển, chính sách hỗ trợ, khoa học công
		Điều 93. Chính sách của Nhà nước đối với phát triển công nghiệp tàu thuỷ 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 thuỷ** 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,	nghệ, nguồn nhân lực, an toàn môi trường và kế hoạch phát triển ngành, qua đó tạo nền tảng thúc đẩy công nghiệp tàu thủy phát triển hiện đại, nâng cao năng lực cạnh tranh và phục vụ hiệu quả chiến lược phát triển kinh tế biển, quốc phòng, an ninh trong giai đoạn mới.

		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 45. Cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển 1. Cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển là doanh nghiệp được thành lập, hoạt động theo quy định của pháp luật và phải bảo đảm các điều kiện sau đây:	**Điều 27. Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện** 1. Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thuộc diện đăng kiểm theo quy định tại khoản 1 Điều 26 của Luật này	**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	Biên tập lại trên cơ sở tích hợp quy định hiện nay tại 02 văn bản luật.

a) Có cơ sở vật chất, trang thiết bị phù hợp; có phương án tổ chức sản xuất, kinh doanh phù hợp với chủng loại, kích cỡ tàu biển được đóng mới, sửa chữa; b) Có bộ phận giám sát, quản lý chất lượng để bảo đảm sản phẩm đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn, điều kiện về chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định; c) Có đủ nhân lực đáp ứng yêu cầu sản xuất, kinh doanh; d) Có phương án bảo đảm phòng, chống cháy, nổ, an toàn, vệ sinh lao động và kế hoạch phòng, chống ô nhiễm môi trường đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt theo quy định. 2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia của cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển. 3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh căn cứ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn theo quy định có trách nhiệm quản lý nhà nước đối với hoạt động của cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển hoạt động trên địa bàn. 4. Bộ Công an, Bộ Tài nguyên và Môi trường có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn chi tiết về kế hoạch phòng, chống cháy, nổ, ô nhiễm môi trường đối với cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển. 5. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1 Điều này.	phải đủ điều kiện theo quy định của Chính phủ. 2. Khi đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thuộc diện đăng kiểm phải tuân theo tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và phù hợp với hồ sơ thiết kế đã được cơ quan đăng kiểm thẩm định. Trong quá trình thi công phải chịu sự kiểm tra, giám sát của cơ quan đăng kiểm về tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.	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**	Bổ sung mới nhằm: - Cụ thể hóa chủ trương của Đảng về phát triển công nghiệp nền tảng và nâng cao năng lực nội

		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.	sinh của nền kinh tế. Các nội dung này được xây dựng trên cơ sở Nghị quyết số 36-NQ/TW về phát triển các ngành công nghiệp biển, trong đó có đóng tàu; Nghị quyết số 29-NQ/TW về phát triển công nghiệp chế tạo; và Nghị quyết số 57-NQ/TW về thúc đẩy đổi mới công nghệ, nâng cao tỷ lệ nội địa hóa. - Phù hợp với chính sách của Nhà nước về thuế, phí, khuyến khích sản xuất trong nước theo Luật Thuế giá trị gia tăng, Luật Thuế xuất khẩu, nhập khẩu 2016 và Luật Đầu tư 2020, qua đó tạo động lực thúc đẩy hoạt động đóng mới, sửa chữa tàu trong nước, nâng cao tỷ lệ nội địa hóa và giảm phụ thuộc vào nhập khẩu, tăng sức cạnh tranh với thị trường quốc tế. Quy định miễn thuế giá trị gia tăng đối với vật tư phục vụ đóng tàu xuất khẩu và sửa chữa tàu nước ngoài cũng phù hợp với nguyên tắc ưu đãi đối với hàng hóa xuất khẩu và dịch vụ xuất khẩu; - Phù hợp với định hướng của Luật Hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa 2017 và các chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ, khuyến khích sản xuất vật liệu, thiết bị trong nước; - Phù hợp với thông lệ quốc tế trong phát triển ngành đóng tàu và công nghiệp phụ trợ, trong đó nhiều quốc gia áp dụng chính sách ưu đãi tài chính và phát triển chuỗi cung ứng nội địa để nâng cao năng lực cạnh tranh, đồng thời vẫn bảo đảm tuân thủ các cam kết hội nhập kinh tế quốc tế.
Điều 46. Quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển		**Điều 98. Phá dỡ tàu thuyền**	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

1. Quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển phải căn cứ vào điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội; tận dụng cơ sở hạ tầng sẵn có và bảo vệ môi trường. 2. Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển. 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm: a) Chủ trì phối hợp với Bộ Tài nguyên và Môi trường và các địa phương có liên quan lập, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, quyết định điều chỉnh quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển; b) Ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở phá dỡ tàu biển. 4. Việc đầu tư xây dựng cơ sở phá dỡ tàu biển phải phù hợp với quy hoạch và phải bảo đảm an toàn, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường. **Điều 47. Nguyên tắc phá dỡ tàu biển** 1. Việc phá dỡ tàu biển 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 biển chỉ được thực hiện tại cơ sở phá dỡ tàu biển đã được phép hoạt động theo quy định. 3. Tàu biển phá dỡ không trong tình trạng thế chấp hoặc khiếu nại hàng hải. **Điều 48. Cơ sở phá dỡ tàu biển** Cơ sở phá dỡ tàu biển là doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật và phải bảo đảm điều kiện sau đây: 1. Được xây dựng và hoạt động theo quy hoạch đã được phê duyệt. 2. Có cơ sở vật chất, trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm cho việc phá dỡ tàu biển.		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 thế 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.	

3. Hoàn thành các yêu cầu về đánh giá tác động môi trường trong hoạt động phá dỡ tàu biển theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường. **Điều 49. Quy định chi tiết về phá dỡ tàu biển** Chính phủ quy định chi tiết về việc phá dỡ tàu biển.			
Điều 44. Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển 1. Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển phải căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế - xã hội; nhiệm vụ quốc phòng, an ninh; quy hoạch phát triển công nghiệp phụ trợ và xu thế phát triển hàng hải thế giới. 2. Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển. 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm: a) Lập và trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, quyết định điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển; chính sách ưu tiên sử dụng sản phẩm, dịch vụ đóng mới và sửa chữa tàu biển trong nước; b) Lập và phê duyệt quy hoạch chi tiết các cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu biển; c) Xây dựng chương trình, kế hoạch phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao; nội dung đào tạo, dạy nghề phục			Bãi bỏ để phù hợp với Luật Quy hoạch năm 2025.

vụ ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển; d) Ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đóng mới và sửa chữa tàu biển. 4. Việc đầu tư xây dựng cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu biển phải phù hợp với quy hoạch phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển, quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng và pháp luật có liên quan. 5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm dành quỹ đất thích hợp tại địa phương phục vụ phát triển công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển theo quy hoạch.			
		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 và vận tải qua biên giới. 2. Vận tải đường thủy nội địa là việc vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa trên đường thủy nội địa. 3. Hoạt động dịch vụ phục vụ vui chơi giải trí, du lịch, tàu lặn, thủy phi cơ và các loại	Việc bổ sung quy định về vận tải biển và vận tải đường thủy nội địa là cần thiết nhằm hoàn thiện khung pháp lý thống nhất, phù hợp với định hướng phát triển kinh tế biển bền vững theo Nghị quyết số 36-NQ/TW và kế thừa các quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004. Quy định về đăng ký tuyến đối với doanh nghiệp nước ngoài nhằm tăng cường quản lý, bảo đảm minh bạch, phù hợp thông lệ quốc tế. Về cam kết quốc tế, nội dung dự thảo cơ bản tương thích với Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) khi cho phép áp dụng biện pháp quản lý đối với vận tải biển quốc tế trên cơ sở không phân biệt đối xử, đồng thời bảo lưu quyền quản lý vận tải nội địa. Quy định về vận tải xanh và chính sách ưu đãi phù hợp xu hướng giảm phát thải.

		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.	Việc giao Chính phủ quy định chi tiết nhằm bảo đảm linh hoạt trong quy định điều kiện kinh doanh, tiêu chuẩn kỹ thuật và cơ chế ưu đãi, phù hợp thực tiễn và cam kết quốc tế.
Điều 8. Quyền vận tải biển nội địa 1. Hàng hóa, hành khách và hành lý vận chuyển nội địa bằng đường biển được chuyên chở bằng tàu biển Việt Nam. Tổ chức, cá nhân tham gia vận chuyển nội địa bằng đường biển phải đáp ứng điều kiện do Chính phủ quy định. 2. Việc vận chuyển nội địa 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 biển chuyên dùng; giải tỏa hàng hóa, hành khách và hành lý bị ách tắc tại cảng khi tàu biển Việt Nam quy định tại khoản 1 Điều này không có đủ khả năng vận chuyển; b) Vận chuyển hành khách và hành lý từ tàu khách du lịch vào đất liền và ngược lại bằng phương tiện trung chuyển của tàu khách đó; c) Để phòng chống, khắc phục thiên tai, dịch bệnh hoặc cứu trợ nhân đạo khẩn cấp. 3. Bộ trưởng Bộ ~~Giao thông vận tải~~ quy định thẩm quyền, thủ tục cấp phép cho tàu biển quy định tại khoản 2 Điều này. **Điều 75. Nghị định 58** 3. Đối với tàu thuyền nước ngoài thực hiện các hoạt động về nghiên cứu khoa học, nghề cá, cứu hộ, trục vớt tài sản chìm đắm, lai dắt hỗ trợ trong vùng nước cảng biển, huấn luyện, văn hóa,		**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, bốc dỡ, xây dựng công trình biển, công trình ngầm, phục vụ khảo sát, thăm dò, khai thác tài nguyên, dịch vụ sửa	Chuyển từ Chương Quy định chung của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 xuống.

thể thao, lắp đặt, 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: a) Người làm thủ tục gửi trực tiếp 01 bộ hồ sơ đến Cục Hàng hải Việt Nam hoặc gửi bằng hình thức phù hợp khác. Hồ sơ gồm: Văn bản theo Mẫu số 40 quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này đề nghị chấp thuận cho tàu thuyền nước ngoài xin đến cảng biển; bản sao các văn bản, tài liệu liên quan đến mục đích, thời gian tàu thuyền đến cảng biển; bản sao giấy đăng ký, đăng kiểm của tàu thuyền; b) Cục Hàng hải Việt Nam tiếp nhận hồ sơ, nếu hồ sơ chưa hợp lệ thì chậm nhất 02 ngày làm việc kể từ khi nhận hồ sơ phải hướng dẫn hoàn thiện hồ sơ theo quy định tại Nghị định này. Nếu hồ sơ hợp lệ, chậm nhất 07 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ, Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản trả lời, gửi trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính đến người làm thủ tục; trường hợp không chấp thuận phải có văn bản trả lời và nêu rõ lý do.		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. VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA, HÀNH KHÁCH BẰNG ĐƯỜNG BIỂN	
		Mục 1. HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN	
Điều 145. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển		**Điều 101. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển**	**Sửa đổi, bổ sung**

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. 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. **Điều 146. Các loại hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển** 1. 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. 2. 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 phải được giao kết bằng văn bản.		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	Gộp Điều 145, 146, 147: Quy định về hợp đồng bao gồm định nghĩa; các loại hợp đồng; các bên liên quan đến hợp đồng Khoản 2 Điều 145; Đưa lên giải thích từ ngữ

Điều 147. Các bên liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển 1. 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. 2. 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. 3. 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. 4. 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. 5. Người nhận hàng là người có quyền nhận hàng quy định tại Điều 162 và Điều 187 của Bộ luật này.		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 ~~và Điều 187~~ của Bộ luật này. 4. Chính phủ quy định chi tiết quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm của các bên liên quan tại khoản 3 Điều này.	
Điều 148. 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. Mẫu vận đơn, vận đơn suốt đường biển do doanh nghiệp phát hành và phải được gửi, lưu tại cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải. 2. Vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển		**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	**Sửa đổi, bổ sung** - Bổ sung chứng từ vận chuyển điện tử để phù hợp với xu hướng số hóa và thông lệ quốc tế. - Bổ sung khoản 6: Việc thực hiện chứng từ giấy hay chứng từ điện tử do hai bên thỏa thuận, không tồn tại hai loại cùng lúc để tránh xảy ra tranh chấp.

đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng; bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. 3. Vận đơn suốt đường biển là vận đơn ghi rõ việc vận chuyển hàng hóa được ít nhất hai người vận chuyển bằng đường biển thực hiện. 4. Giấy gửi hàng đường biển là bằng chứng về việc hàng hóa được nhận như được ghi trong giấy gửi hàng đường biển; là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Giấy gửi hàng đường biển không được chuyển nhượng. 5. Chứng từ vận chuyển khác là chứng từ do người vận chuyển và người thuê vận chuyển thỏa thuận về nội dung, giá trị.		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 149. Giá và phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển 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. Phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển (nếu có) là khoản tiền trả thêm cho người vận chuyển ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển.			Sửa đổi, bổ sung Gộp vào Điều 90, quy định về giá

2. Doanh nghiệp thực hiện việc niêm yết giá theo quy định của pháp luật về giá và niêm yết phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển theo quy định của Chính phủ.			
Điều 150. Nghĩa vụ của người vận chuyển Người vận chuyển phải mẫn cán để trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu biển có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hóa có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa.			Đưa nội dung quy định về quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm các bên trong hợp đồng xuống Nghị định của Chính phủ
Điều 151. Miễn trách nhiệm của người vận chuyển 1. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường đối với mất mát, hư hỏng hàng hóa do việc tàu biển không đủ khả năng đi biển, nếu đã thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ quy định tại Điều 150 của Bộ luật này. Trong trường hợp này, người vận chuyển có nghĩa vụ chứng minh đã thực hiện nhiệm vụ một cách mẫn cán. 2. Người vận chuyển được miễn hoàn toàn trách nhiệm, nếu tổn thất hàng hóa xảy ra trong trường hợp sau đây: a) Lỗi của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hàng hải hoặc người làm công của người vận chuyển trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu; b) Hỏa hoạn không do người vận chuyển gây ra;			Đưa nội dung quy định về quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm các bên trong hợp đồng xuống Nghị định của Chính phủ

c) Thảm họa hoặc tai nạn hàng hải trên biển, vùng nước cảng biển mà tàu biển được phép hoạt động; d) Thiên tai; đ) Chiến tranh; e) Hành động xâm phạm trật tự và an toàn công cộng mà bản thân người vận chuyển không gây ra; g) Hành động bắt giữ của người dân hoặc cưỡng chế của Tòa án hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền khác; h) Hạn chế về phòng dịch; i) Hành động hoặc sự sơ suất của người giao hàng, chủ sở hữu hàng, đại lý hoặc đại diện của họ; k) Đình công hoặc các hành động tương tự khác của người lao động do bất kỳ nguyên nhân nào làm đình trệ hoàn toàn hoặc một phần công việc; l) Bạo động hoặc gây rối; m) Hành động cứu người hoặc cứu tài sản trên biển; n) Hao hụt về khối lượng, trọng lượng hoặc mất mát, hư hỏng khác của hàng hóa xảy ra do chất lượng, khuyết tật ẩn tỳ hoặc khuyết tật khác của hàng hóa; o) Hàng hóa không được đóng gói đúng quy cách; p) Hàng hóa không được đánh dấu ký, mã hiệu đúng quy cách hoặc không phù hợp; q) Khuyết tật ẩn tỳ của tàu biển mà những người có trách nhiệm không phát hiện được, mặc dù đã thực hiện nhiệm vụ một cách mẫn cán; r) Bất kỳ nguyên nhân nào khác xảy ra mà người vận chuyển không có lỗi hoặc không cố ý gây ra tổn thất hoặc không			

phải do người làm công, đại lý của người vận chuyển có lỗi gây ra. Trường hợp có người được hưởng quyền miễn hoàn toàn trách nhiệm của người vận chuyển theo quy định của pháp luật hoặc theo sự thỏa thuận ghi trong hợp đồng thì người đó phải chứng minh rằng người vận chuyển đã không có lỗi, không cố ý hoặc những người làm công, đại lý của người vận chuyển cũng không có lỗi hoặc không cố ý gây ra sự mất mát, hư hỏng của hàng hóa. 3. Chậm trả hàng là việc hàng hóa không được trả trong khoảng thời gian đã thỏa thuận theo hợp đồng hoặc trong khoảng thời gian hợp lý cần thiết mà người vận chuyển mẫn cán có thể trả hàng đối với trường hợp không có thỏa thuận. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm đối với việc chậm trả hàng trong trường hợp sau đây: a) Đi chệch tuyến đường khi đã có sự chấp thuận của người giao hàng; b) Nguyên nhân bất khả kháng; c) Phải cứu người hoặc trợ giúp tàu khác đang gặp nguy hiểm khi tính mạng con người trên tàu có thể bị đe dọa; d) Cần thời gian để cấp cứu cho thuyền viên hoặc người trên tàu.			
Điều 152. Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển 1. Trong trường hợp tính chất, giá trị của hàng hóa không được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng hoặc không được ghi rõ trong vận đơn, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác thì người vận chuyển chỉ			Đưa nội dung quy định về quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm các bên trong hợp đồng xuống Nghị định của Chính phủ

có nghĩa vụ bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc tổn thất khác liên quan đến hàng hóa trong giới hạn tối đa tương đương với 666,67 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc cho mỗi đơn vị hàng hóa hoặc 02 đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam trọng lượng cả bì của số hàng hóa bị mất mát, hư hỏng tùy theo giá trị nào cao hơn. Đơn vị tính toán quy định trong Bộ luật này là đơn vị tiền tệ do Quỹ tiền tệ quốc tế xác định và được quy ước là Quyền rút vốn đặc biệt. Tiền bồi thường được chuyển đổi thành tiền Việt Nam theo tỷ giá tại thời điểm thanh toán bồi thường. 2. Khi container hoặc công cụ tương tự được dùng để đóng hàng hóa thì mỗi kiện hoặc đơn vị hàng hóa đã ghi trong chứng từ vận chuyển, đã đóng vào công cụ được coi là một kiện hoặc 01 đơn vị hàng hóa quy định tại khoản 1 Điều này. Trường hợp chứng từ vận chuyển không ghi rõ số kiện hoặc đơn vị hàng hóa thì container hoặc công cụ đó chỉ được xem là 01 kiện hoặc 01 đơn vị hàng hóa. 3. Trong trường hợp chủng loại và giá trị hàng hóa được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng và được người vận chuyển chấp nhận, ghi vào chứng từ vận chuyển thì người vận chuyển chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa trên cơ sở giá trị đó theo nguyên tắc sau đây: a) Đối với hàng hóa bị mất mát thì bồi thường bằng giá trị đã khai báo;			

b) Đối với hàng hóa bị hư hỏng thì bồi thường bằng mức chênh lệch giữa giá trị khai báo và giá trị còn lại của hàng hóa. Giá trị còn lại của hàng hóa được xác định trên cơ sở giá thị trường tại thời điểm và địa điểm dỡ hàng hoặc lẽ ra phải dỡ hàng; nếu không xác định được thì căn cứ vào giá thị trường tại thời điểm và địa điểm bốc hàng cộng thêm chi phí vận chuyển đến cảng trả hàng. 4. Trách nhiệm của người vận chuyển đối với việc chậm trả hàng được giới hạn số tiền bằng hai phẩy năm lần giá dịch vụ vận chuyển của số hàng trả chậm, nhưng không vượt quá tổng số giá dịch vụ vận chuyển phải trả theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.			
Điều 153. Mất quyền giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển 1. Người vận chuyển mất quyền giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển quy định tại Điều 152 của Bộ luật này nếu người khiếu nại chứng minh được mất mát, hư hỏng hàng hóa là hậu quả do người vận chuyển đã có hành vi cố ý gây mất mát, hư hỏng, chậm trả hàng hoặc cẩu thả và biết rằng việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm trả hàng đó có thể xảy ra. 2. Người làm công, đại lý của người vận chuyển thực hiện với chủ định gây ra mất mát, hư hỏng hàng hóa, chậm trả hàng hoặc cẩu thả và biết rằng việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm trả hàng đó có thể xảy ra cũng không được giới hạn			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

trách nhiệm quy định tại Mục này.			
Điều 154. Nghĩa vụ của người giao hàng 1. Người giao hàng phải bảo đảm hàng hóa được đóng gói và đánh dấu ký, mã hiệu theo quy định. Người vận chuyển có quyền từ chối bốc lên tàu biển những hàng hóa không bảo đảm tiêu chuẩn đóng gói cần thiết. 2. Người giao hàng phải cung cấp trong một thời gian thích hợp cho người vận chuyển các tài liệu và chỉ dẫn cần thiết đối với hàng hóa dễ nổ, dễ cháy và các loại hàng hóa nguy hiểm khác hoặc loại hàng hóa cần phải có biện pháp đặc biệt khi bốc hàng, vận chuyển, bảo quản và dỡ hàng. Người giao hàng phải bồi thường các tổn thất phát sinh do việc cung cấp chậm trễ, thiếu chính xác hoặc không hợp lệ các tài liệu và chỉ dẫn cần thiết. 3. Người giao hàng dù cố ý hoặc vô ý đều phải chịu trách nhiệm đối với người vận chuyển, hành khách, thuyền viên và các chủ hàng khác về những tổn thất phát sinh do khai báo hàng hóa không chính xác hoặc không đúng sự thật, nếu người vận chuyển chứng minh được là người giao hàng có lỗi gây ra tổn thất đó.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 155. Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm 1. Người vận chuyển có quyền dỡ hàng hóa khỏi tàu biển, hủy bỏ hoặc làm mất khả năng gây hại của hàng hóa dễ nổ, dễ cháy hoặc hàng hóa nguy hiểm khác mà không phải bồi thường và vẫn được			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

thu đủ giá dịch vụ vận chuyển, nếu số hàng hóa đó đã được khai báo sai hoặc do người vận chuyển không được thông báo trước và cũng không thể nhận biết được về những đặc tính nguy hiểm của hàng hóa khi bốc hàng theo sự hiểu biết nghiệp vụ thông thường. Người giao hàng phải chịu trách nhiệm về các tổn thất phát sinh. 2. Trong trường hợp người vận chuyển đã nhận bốc lên tàu biển những hàng hóa nguy hiểm, mặc dù đã được thông báo trước hoặc đã nhận biết được tính chất nguy hiểm của hàng hóa đó theo sự hiểu biết nghiệp vụ thông thường và đã thực hiện các biện pháp bảo quản theo đúng quy định, nhưng khi hàng hóa đó đe dọa sự an toàn của tàu, người và hàng hóa trên tàu thì người vận chuyển có quyền xử lý theo quy định tại khoản 1 Điều này. Trong trường hợp này, người vận chuyển chịu trách nhiệm về tổn thất phát sinh theo các nguyên tắc về tổn thất chung và chỉ được thu giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế. Giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế là giá dịch vụ vận chuyển được tính trên cơ sở tỷ lệ giữa quãng đường mà hàng hóa được vận chuyển trong thực tế so với toàn bộ quãng đường vận chuyển đã thỏa thuận trong hợp đồng, cũng như trên cơ sở tỷ lệ giữa sự đầu tư chi phí, thời gian, sự rủi ro hoặc khó khăn thông thường liên quan đến quãng đường vận chuyển đã thực hiện so với quãng đường vận chuyển còn lại.			

Điều 156. Miễn trách nhiệm của người giao hàng Người giao hàng được miễn trách nhiệm bồi thường về các mất mát, hư hỏng xảy ra đối với người vận chuyển hoặc tàu biển, nếu chứng minh được rằng mình hoặc người làm công, đại lý của mình không có lỗi gây ra tổn thất đó.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 157. Thanh toán giá dịch vụ vận chuyển 1. Khi nhận hàng, người nhận hàng phải thanh toán cho người vận chuyển giá dịch vụ vận chuyển và các chi phí khác được ghi trong chứng từ vận chuyển, nếu các khoản tiền đó chưa được thanh toán trước. 2. Người vận chuyển có quyền từ chối trả hàng và có quyền lưu giữ hàng, nếu người giao hàng và người nhận hàng chưa thanh toán đủ các khoản nợ hoặc chưa nhận được sự bảo đảm thỏa đáng. Các khoản nợ này bao gồm giá dịch vụ vận chuyển, các chi phí khác theo quy định tại khoản 1 Điều này và chi phí đóng góp vào tổn thất chung, tiền công cứu hộ được phân bổ cho hàng hóa. Các khoản nợ không trả đúng hạn được tính lãi theo lãi suất áp dụng tại ngân hàng giao dịch liên quan.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 158. Giá dịch vụ vận chuyển trong trường hợp hàng hóa bị thiệt hại 1. Trường hợp hàng hóa bị thiệt hại do có tai nạn trong khi tàu biển đang hành trình thì dù với bất cứ nguyên nhân nào cũng được miễn giá dịch vụ vận			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

chuyển; nếu đã thu thì được hoàn trả lại. Trường hợp hàng hóa được cứu hoặc được hoàn trả lại thì người vận chuyển chỉ được thu giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế, nếu người có quyền lợi liên quan đến hàng hóa đó không thu được lợi ích từ quãng đường mà hàng hóa đó đã được tàu biển vận chuyển. 2. Trường hợp hàng hóa hư hỏng hoặc hao hụt do đặc tính riêng hoặc hàng hóa là động vật sống mà bị chết trong khi vận chuyển thì người vận chuyển vẫn có quyền thu đủ giá dịch vụ vận chuyển.			
Điều 159. Ký phát vận đơn 1. Theo yêu cầu của người giao hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ ký phát cho người giao hàng một bộ vận đơn. 2. Vận đơn có thể được ký phát dưới dạng sau đây: a) Ghi rõ tên người nhận hàng, gọi là vận đơn đích danh; b) Ghi rõ tên người giao hàng hoặc tên những người do người giao hàng chỉ định phát lệnh trả hàng, gọi là vận đơn theo lệnh; c) Không ghi rõ tên người nhận hàng hoặc người phát lệnh trả hàng, gọi là vận đơn vô danh. 3. 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. **Điều 162. Chuyển nhượng vận đơn** 1. Vận đơn theo lệnh được chuyển nhượng bằng cách ký hậu vận đơn. Người ký hậu cuối cùng có quyền phát		**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 đị 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.	**Sửa đổi, bổ sung** - Gộp Điều 159, 162, 163, 164. - Bổ sung Chính phủ quy định để đưa một số nội dung quy định chi tiết xuống Nghị định

lệnh trả hàng trong vận đơn theo lệnh là người nhận hàng hợp pháp. 2. 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. 3. Vận đơn đích danh không được chuyển nhượng. Người có tên trong vận đơn đích danh là người nhận hàng hợp pháp. **Điều 163. 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. Điều 164. 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.		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 160. Nội dung của vận đơn 1. Vận đơn bao gồm nội dung sau đây: a) Tên và trụ sở chính của người vận chuyển; b) Tên người giao hàng; c) Tên người nhận hàng hoặc ghi rõ vận đơn được ký phát dưới dạng vận đơn theo lệnh hoặc vận đơn vô danh; d) Tên tàu biển;			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

đ) Tên hàng, mô tả về chủng loại, kích thước, thể tích, số lượng đơn vị, trọng lượng hoặc giá trị hàng hóa, nếu xét thấy cần thiết; e) Mô tả tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hóa; g) Ký, mã hiệu và đặc điểm nhận biết hàng hóa mà người giao hàng đã thông báo bằng văn bản trước khi bốc hàng lên tàu biển và được đánh dấu trên từng đơn vị hàng hóa hoặc bao bì; h) Giá dịch vụ vận chuyển và các khoản thu khác của người vận chuyển; phương thức thanh toán; i) Nơi bốc hàng và cảng nhận hàng; k) Cảng trả hàng hoặc chỉ dẫn thời gian, địa điểm sẽ chỉ định cảng trả hàng; l) Số bản vận đơn gốc đã ký phát cho người giao hàng; m) Thời điểm và địa điểm ký phát vận đơn; n) Chữ ký của người vận chuyển hoặc thuyền trưởng hoặc đại diện khác có thẩm quyền của người vận chuyển. Trong vận đơn, nếu thiếu một hoặc một số nội dung quy định tại khoản này nhưng phù hợp với quy định tại Điều 148 của Bộ luật này thì không ảnh hưởng đến giá trị pháp lý của vận đơn. 2. Trường hợp tên người vận chuyển không được xác định cụ thể trong vận đơn thì chủ tàu được coi là người vận chuyển. Trường hợp vận đơn được lập theo quy định tại khoản 1 Điều này ghi không chính xác hoặc không đúng sự thật về người vận chuyển thì chủ tàu chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất phát sinh và sau đó được quyền yêu			

cầu người vận chuyển bồi hoàn.			
Điều 161. Ghi chú trong vận đơn 1. Người vận chuyển có quyền ghi chú trong vận đơn nhận xét của mình nếu có nghi vấn về tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hóa. 2. Người vận chuyển có quyền từ chối ghi trong vận đơn sự mô tả về hàng hóa, nếu có đủ căn cứ nghi ngờ tính chính xác về lời khai báo của người giao hàng ở thời điểm bốc hàng hoặc khi không có điều kiện xác minh. 3. Người vận chuyển có quyền từ chối ghi trong vận đơn ký, mã hiệu hàng hóa, nếu chúng chưa được đánh dấu rõ ràng trên từng kiện hàng hoặc bao bì, bảo đảm dễ nhận thấy khi chuyến đi kết thúc. 4. Trường hợp hàng hóa được đóng gói trước khi giao cho người vận chuyển thì người vận chuyển có quyền ghi vào vận đơn là không biết rõ nội dung bên trong. 5. Người vận chuyển không chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc tổn thất liên quan đến hàng hóa trong mọi trường hợp, nếu người giao hàng đã cố tình khai gian về chủng loại, giá trị của hàng hóa khi bốc hàng và khai báo đó đã được ghi nhận vào vận đơn.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 165. Quyền định đoạt hàng hóa của người giao hàng 1. Người giao hàng có quyền định đoạt hàng hóa cho đến khi hàng được trả cho người nhận hàng hợp pháp, nếu chưa giao quyền này cho người khác; có quyền yêu cầu dỡ hàng trước khi tàu			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

biển bắt đầu chuyến đi, thay đổi người nhận hàng hoặc cảng trả hàng sau khi chuyến đi đã bắt đầu với điều kiện phải bồi thường mọi tổn thất và chi phí liên quan. Người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ thực hiện yêu cầu của người giao hàng sau khi đã thu lại toàn bộ số vận đơn gốc đã ký phát. 2. Các quyền quy định tại khoản 1 Điều này không được áp dụng, nếu việc thực hiện gây ra sự chậm trễ đáng kể cho việc bắt đầu chuyến đi, trừ trường hợp người vận chuyển đồng ý.			
Điều 166. Nghĩa vụ trả hàng Khi tàu biển đến cảng trả hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ trả hàng cho người nhận hàng hợp pháp nếu có vận đơn gốc, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác có giá trị để nhận hàng quy định tại Điều 162 của Bộ luật này. Sau khi hàng hóa đã được trả, các chứng từ vận chuyển còn lại không còn giá trị để nhận hàng.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 167. 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		**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.	Kế thừa quy định tại Điều 167 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, đảm bảo phù hợp với các Công ước quốc tế liên quan, cụ thể: - Sự phù hợp với Công ước Hamburg 1978 (Việt Nam là thành viên): + Khoản 1 và 2 của Điều 167 tuân thủ hoàn toàn Điều 4, Khoản 2, Điểm (b), Mục (ii) của Công ước Hamburg. Theo đó, trách nhiệm của người vận chuyển chấm dứt khi hàng hóa được đặt dưới sự định đoạt của một bên thứ ba hoặc chính quyền cảng trong trường hợp người nhận không đến nhận hàng. Quy định "dỡ hàng và gửi vào nơi an toàn" chính là sự cụ thể hóa quyền này.

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.		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.	+ Khoản 4 về nghĩa vụ thông báo cho người giao hàng (shipper) trước khi bán đấu giá phản ánh tinh thần của Điều 19 về các thông báo tổn thất, đảm bảo quyền được thông tin của các bên liên quan trong chuỗi cung ứng. - Sự phù hợp với Quy tắc Hague-Visby (Nguyên tắc tham chiếu): Mặc dù Hague-Visby tập trung vào trách nhiệm trong quá trình vận chuyển, nhưng việc Điều 167 cho phép xử lý hàng hóa tồn đọng giúp người vận chuyển thực hiện quyền miễn trách đối với các tổn thất phát sinh sau khi dỡ hàng do lỗi của người nhận hàng (phù hợp với tinh thần Điều IV, Quy tắc 2, Điểm (i) – lỗi của người gửi hàng hoặc người chủ hàng, người đại diện). - Sự phù hợp với Quy tắc Rotterdam (Xu hướng hiện đại hóa): Khoản 4 của Điều 167 về thời hạn 60 ngày và quyền bán đấu giá để trừ nợ có sự tương đồng đặc biệt với Điều 48 (Hàng hóa không được nhận) của Công ước Rotterdam. Điều khoản này cho phép người vận chuyển thực hiện các biện pháp cần thiết (bao gồm bán hàng hóa) để bảo vệ lợi ích kinh tế khi hàng hóa bị bỏ rơi, phù hợp với thông lệ xử lý hàng tồn đọng tại các cảng biển lớn trên thế giới. - Nguyên tắc "Lưu giữ hàng hóa" (Maritime Lien): Quy định bán đấu giá hàng hóa để "trừ nợ" tại Khoản 4 là sự vận dụng đúng đắn quyền lưu giữ tài sản để đảm bảo thanh toán (Lien on cargo) – một nguyên tắc án lệ và tập quán quốc tế được thừa nhận rộng rãi nhằm bảo vệ quyền thu hồi cước phí (freight) và chi phí lưu kho bãi cho người vận chuyển.
Điều 168. Tiền bán đấu giá hàng hóa 1. Sau khi khấu trừ các khoản nợ của người nhận hàng, chi phí liên quan đến		**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	**Giữ nguyên** - Cụ thể hóa nguyên tắc tại Công ước Hamburg (1978): Điều 168 vận dụng tinh thần của Điều

việc gửi và bán đấu giá hàng hóa quy định tại Điều 167 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.		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.	4 và Điều 21, cho phép người vận chuyển thu hồi các tổn thất tài chính mà không bị giới hạn bởi giá trị của hàng hóa bị bỏ rơi. Quy định tại Khoản 2 chính là công cụ để bảo vệ quyền lợi kinh tế hợp pháp của người vận chuyển trước những rủi ro do bên thuê vận chuyển gây ra. - Phù hợp với Quy tắc Rotterdam: Mặc dù dự thảo đang ở giai đoạn 2026, Điều 168 đã tiệm cận với Điều 48, Khoản 3 của Quy tắc Rotterdam. Công ước này quy định rằng việc bán hàng hóa phải được thực hiện theo pháp luật và tập quán của nơi hàng hóa tọa lạc, và số tiền thu được sau khi trừ chi phí phải được xử lý vì lợi ích của người có quyền đối với hàng hóa. Khoản 1 của Điều 168 đã phản ánh chính xác quy trình này. - Đảm bảo tính minh bạch tài chính: Việc yêu cầu gửi tiền vào ngân hàng (Khoản 1) và đặt ra thời hạn sung công quỹ (Khoản 3) giúp cụ thể hóa các nghĩa vụ về Ủy thác và Bảo quản tài sản thường thấy trong các nguyên tắc chung của Luật Thương mại quốc tế mà các quốc gia thành viên Công ước đều thừa nhận.
Điều 169. Thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa Thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa là 01 năm kể từ ngày trả hàng hoặc lẽ ra phải trả hàng cho người nhận hàng.			Chuyển vào điều quy định khởi kiện chung. Sửa đổi thời gian khởi kiện từ 01 năm thành 02 năm cho phù hợp với luật Thương mại và Công ước Rotterdam, đồng thời phù hợp với các nội dung thời gian khởi kiện khác trong BLHHVN.
Điều 170. Thời điểm phát sinh và chấm dứt trách nhiệm của người vận chuyển 1. Trách nhiệm của người vận chuyển phát sinh từ khi người vận chuyển nhận hàng tại cảng nhận hàng, được duy trì trong suốt quá trình vận chuyển và		**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.	Chuyển nội dung quy định về Nghị định

chấm dứt khi kết thúc việc trả hàng tại cảng trả hàng. 2. Việc nhận hàng được tính từ thời điểm người vận chuyển đã nhận hàng hóa từ người giao hàng, cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc bên thứ ba theo quy định của pháp luật hoặc theo quy định tại cảng nhận hàng. 3. Việc trả hàng kết thúc trong trường hợp sau đây: a) Người vận chuyển hoàn thành việc trả hàng cho người nhận hàng; trong trường hợp người nhận hàng không trực tiếp nhận hàng từ người vận chuyển thì bằng cách trả hàng theo yêu cầu của người nhận hàng phù hợp với hợp đồng, pháp luật hoặc tập quán thương mại áp dụng tại cảng trả hàng; b) Người vận chuyển hoàn thành việc trả hàng cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc cho bên thứ ba theo quy định của pháp luật hoặc quy định tại cảng trả hàng. 4. Các bên tham gia hợp đồng vận chuyển chỉ có quyền thỏa thuận về việc giảm trách nhiệm của người vận chuyển trong trường hợp sau đây: a) Khoảng thời gian từ khi nhận hàng đến trước khi bốc hàng lên tàu biển và khoảng thời gian từ khi kết thúc dỡ hàng đến khi trả xong hàng; b) Vận chuyển động vật sống; c) Vận chuyển hàng hóa trên boong.			
Điều 171. Nghĩa vụ của người vận chuyển hàng hóa theo chứng từ vận chuyển			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

Ngoài nghĩa vụ quy định tại Điều 150 của Bộ luật này, người vận chuyển hàng hóa theo chứng từ vận chuyển còn phải có nghĩa vụ sau đây: 1. Chịu trách nhiệm về việc bốc hàng, dỡ hàng cẩn thận và thích hợp, bảo quản chu đáo hàng hóa trong quá trình vận chuyển. 2. Phải thông báo trong thời gian hợp lý cho người giao hàng biết trước về nơi bốc hàng lên tàu biển, thời điểm mà tàu sẵn sàng nhận hàng và thời hạn tập kết hàng hóa. Việc thông báo này không áp dụng đối với tàu chuyên tuyến, trừ trường hợp lịch tàu có sự thay đổi.			
Điều 172. Hàng hóa chở trên boong Hàng hóa chỉ được chở trên boong nếu có thỏa thuận giữa người vận chuyển với người giao hàng hoặc theo tập quán thương mại và phải được ghi rõ trong chứng từ vận chuyển.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 173. Trách nhiệm của người vận chuyển, người vận chuyển thực tế và người làm công, đại lý 1. Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm đối với toàn bộ quá trình vận chuyển theo quy định của Mục này mặc dù toàn bộ hoặc một phần của việc vận chuyển được giao cho người vận chuyển thực tế thực hiện. Đối với phần vận chuyển do người vận chuyển thực tế thực hiện, người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về các hành vi của người vận chuyển thực tế và của người làm công, đại lý của người vận chuyển thực tế đảm nhiệm trong phạm vi công việc được giao.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

2. Người vận chuyển thực tế, người làm công hoặc đại lý của người vận chuyển thực tế có quyền hưởng các quyền liên quan đến trách nhiệm của người vận chuyển quy định tại Chương này trong thời gian hàng hóa thuộc sự kiểm soát của họ và trong thời gian những người này tham gia thực hiện bất kỳ hoạt động nào được quy định tại hợp đồng vận chuyển hàng hóa. 3. Các thỏa thuận đặc biệt mà theo đó người vận chuyển đảm nhận những nghĩa vụ không được quy định tại Chương này hoặc từ bỏ những quyền được hưởng do Bộ luật này quy định chỉ có hiệu lực đối với người vận chuyển thực tế nếu được người vận chuyển thực tế đồng ý bằng văn bản. Dù người vận chuyển thực tế đồng ý hoặc không đồng ý thì người vận chuyển vẫn bị ràng buộc bởi nghĩa vụ phát sinh từ các thỏa thuận đặc biệt đó. 4. Trong trường hợp cả người vận chuyển và người vận chuyển thực tế cùng liên đới chịu trách nhiệm thì được xác định theo mức độ trách nhiệm của mỗi bên. 5. Tổng số tiền bồi thường của người vận chuyển, người vận chuyển thực tế và người làm công, đại lý của họ phải trả không vượt quá toàn bộ giới hạn trách nhiệm quy định tại Mục này.			
Điều 174. Giám định và thông báo về mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc chậm trả hàng 1. Người nhận hàng trước khi nhận hàng tại cảng trả hàng hoặc người vận			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

chuyển trước khi giao hàng tại cảng trả hàng có thể yêu cầu cơ quan giám định tiến hành giám định hàng hóa. Bên yêu cầu giám định có nghĩa vụ thanh toán chi phí giám định nhưng có quyền truy đòi chi phí đó từ bên gây ra thiệt hại. 2. Hàng hóa được coi là đã trả đủ và đúng như ghi trong vận đơn, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác, nếu người nhận hàng không thông báo bằng văn bản cho người vận chuyển về mất mát, hư hỏng hàng hóa chậm nhất là 03 ngày kể từ ngày nhận hàng, nếu không thể phát hiện thiệt hại từ bên ngoài; đối với hàng hóa đã giám định quy định tại khoản 1 Điều này thì không cần thông báo bằng văn bản. Mọi thỏa thuận trái với quy định tại khoản này đều không có giá trị. 3. Người nhận hàng có quyền thông báo mất hàng, nếu không nhận được hàng trong vòng 60 ngày kể từ ngày hàng hóa lẽ ra phải được giao theo thỏa thuận trong hợp đồng. 4. Người vận chuyển không phải bồi thường đối với tổn thất phát sinh do việc chậm trả hàng, trừ trường hợp thông báo về việc chậm trả hàng bằng văn bản được gửi tới người vận chuyển trong vòng 60 ngày kể từ ngày hàng hóa lẽ ra được giao theo thỏa thuận trong hợp đồng.			
Điều 175. Sử dụng tàu biển trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến Người vận chuyển có nghĩa vụ dùng tàu biển đã được chỉ định trong hợp đồng			**Bỏ điều này.** Việc quy định rõ tàu chỉ định có thể gây khó khăn khi DN thay đổi tàu vì lý do kỹ thuật hoặc do kế hoạch điều động tàu thay đổi. DN tự thỏa

để vận chuyển hàng hóa, trừ trường hợp người thuê vận chuyển đồng ý cho người vận chuyển thay thế tàu biển đã được chỉ định bằng tàu khác.			thuận.
Điều 176. Chuyển giao quyền trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến Người thuê vận chuyển có thể chuyển giao quyền theo hợp đồng cho người thứ ba mà không cần người vận chuyển đồng ý, nhưng vẫn phải chịu trách nhiệm về việc thực hiện hợp đồng đã giao kết.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 177. Ký phát vận đơn trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến Trường hợp vận đơn được ký phát theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến và người giữ vận đơn không phải là người thuê vận chuyển thì các quyền và nghĩa vụ của người vận chuyển và người giữ vận đơn sẽ được điều chỉnh bằng các điều khoản của vận đơn; nếu các điều khoản của hợp đồng vận chuyển theo chuyến đã được đưa vào vận đơn thì các điều khoản này được áp dụng.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 178. Cảng nhận hàng và nơi bốc hàng 1. Người vận chuyển có nghĩa vụ đưa tàu biển đến cảng nhận hàng trong trạng thái sẵn sàng để nhận hàng đúng thời điểm và địa điểm; lưu tàu biển tại nơi bốc hàng theo các điều kiện đã thỏa thuận trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa. 2. Người vận chuyển đưa tàu biển đến nơi bốc hàng do người thuê vận chuyển chỉ định. Nơi bốc hàng phải an toàn, không gây trở ngại cho việc tàu biển			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

đến, rời, chờ đợi cùng với hàng hóa. Trường hợp có nhiều người thuê vận chuyển mà họ không thỏa thuận được về nơi bốc hàng hoặc khi người thuê vận chuyển không chỉ định rõ nơi bốc hàng thì người vận chuyển đưa tàu biển đến địa điểm được coi là nơi bốc hàng theo tập quán địa phương. 3. Trường hợp trong hợp đồng không có thỏa thuận cụ thể về nơi bốc hàng tại cảng nhận hàng thì người vận chuyển đưa tàu biển đến địa điểm được coi là nơi bốc hàng theo tập quán địa phương. 4. Người thuê vận chuyển có thể yêu cầu người vận chuyển thay đổi nơi bốc hàng, mặc dù nơi bốc hàng đã được ghi rõ trong hợp đồng. Người thuê vận chuyển phải thanh toán đầy đủ các chi phí liên quan đến việc thực hiện yêu cầu này.			
Điều 179. Thời hạn bốc hàng 1. Thời hạn bốc hàng do các bên thỏa thuận trong hợp đồng, nếu không có thỏa thuận thì áp dụng tập quán địa phương. 2. Thời gian gián đoạn do người thuê vận chuyển gây ra, thời gian thay đổi nơi bốc hàng theo yêu cầu của người thuê vận chuyển được tính vào thời hạn bốc hàng. 3. Thời gian gián đoạn do người vận chuyển gây ra, do các nguyên nhân bất khả kháng, điều kiện thời tiết làm ảnh hưởng đến việc bốc hàng đúng kỹ thuật hoặc có thể gây nguy hiểm cho việc bốc hàng không được tính vào thời hạn bốc hàng.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

4. Người thuê vận chuyển có thể thỏa thuận với người vận chuyển về chế độ thưởng cho việc bốc hàng xong trước thời hạn hoặc phạt đối với việc bốc hàng quá thời hạn bốc hàng đã thỏa thuận.			
Điều 180. Thời hạn dôi nhật 1. Các bên tham gia hợp đồng có thể thỏa thuận trong hợp đồng về thời gian cho phép kéo dài ngoài thời hạn bốc hàng quy định tại Điều 179 của Bộ luật này (sau đây gọi là thời hạn dôi nhật). Trường hợp trong hợp đồng không quy định cụ thể số ngày, giờ thì thời hạn dôi nhật được các bên liên quan xác định theo tập quán địa phương. 2. Tiền thanh toán về thời hạn dôi nhật do các bên thỏa thuận trong hợp đồng; trường hợp không có thỏa thuận thì xác định theo tập quán địa phương. Trường hợp tập quán địa phương không có thì khoản tiền này được xác định trên cơ sở tổng chi phí thực tế để duy trì tàu biển và thuyền bộ trong thời hạn dôi nhật. 3. Thời gian tàu biển phải lưu lại cảng nhận hàng sau thời hạn bốc hàng và thời hạn dôi nhật do người thuê vận chuyển gây ra gọi là thời gian lưu tàu. Người vận chuyển có quyền đòi bồi thường các thiệt hại phát sinh do lưu tàu.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 181. Thông báo sẵn sàng 1. Người vận chuyển có nghĩa vụ thông báo bằng văn bản cho người thuê vận chuyển về việc tàu biển đã đến cảng nhận hàng và sẵn sàng để nhận hàng (sau đây gọi là Thông báo sẵn sàng).			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

2. Ngày, giờ có hiệu lực của Thông báo sẵn sàng do các bên thỏa thuận trong hợp đồng, trường hợp không có thỏa thuận thì được xác định theo tập quán địa phương. 3. Người vận chuyển phải bồi thường thiệt hại phát sinh do nội dung của Thông báo sẵn sàng không đúng với sự thật ở thời điểm người thuê vận chuyển nhận được văn bản này.			
Điều 182. Thay thế hàng hóa 1. Người thuê vận chuyển có quyền thay thế hàng hóa đã được ghi trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng loại hàng hóa khác có tính chất tương đương, nhưng không được làm ảnh hưởng đến quyền lợi của người vận chuyển và những người thuê vận chuyển khác. 2. Giá dịch vụ vận chuyển đối với loại hàng hóa thay thế không được thấp hơn giá dịch vụ vận chuyển đã thỏa thuận đối với loại hàng hóa bị thay thế.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 183. Bốc hàng và xếp hàng trên tàu biển 1. Hàng hóa phải được sắp xếp trên tàu biển theo Sơ đồ hàng hóa do thuyền trưởng quyết định. Việc xếp hàng hóa trên boong phải được người thuê vận chuyển đồng ý bằng văn bản. 2. Người vận chuyển có nghĩa vụ thực hiện chu đáo việc bốc hàng, sắp xếp, chằng buộc và ngăn cách hàng hóa ở trên tàu biển. Các chi phí liên			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

quan do hai bên thỏa thuận trong hợp đồng.			
Điều 184. Tàu rời cảng nhận hàng 1. Người vận chuyển có quyền cho tàu biển rời cảng nhận hàng sau khi thời hạn bốc hàng và thời hạn dôi nhật trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến đã kết thúc, mặc dù toàn bộ hàng hóa hoặc một phần hàng hóa được thuê vận chuyển chưa được bốc lên tàu biển do những nguyên nhân thuộc về người thuê vận chuyển. Trong trường hợp này, người vận chuyển vẫn được thu đủ giá dịch vụ vận chuyển, kể cả giá dịch vụ vận chuyển của số hàng hóa chưa được bốc lên tàu biển. 2. Trường hợp cho thuê nguyên tàu biển, người vận chuyển có quyền thu đủ giá dịch vụ vận chuyển, nhưng phải thực hiện các yêu cầu sau đây của người thuê vận chuyển: a) Cho tàu biển khởi hành trước thời hạn; b) Bốc lên tàu biển số hàng hóa đã tập kết ở nơi bốc hàng, mặc dù thời hạn dôi nhật đã kết thúc, nếu việc bốc số hàng hóa đó chỉ làm lưu tàu trong thời hạn không quá 14 ngày và vẫn được hưởng quyền lợi quy định tại khoản 3 Điều 180 của Bộ luật này. 3. Trong trường hợp cho thuê một phần tàu biển, người vận chuyển có quyền thu đủ giá dịch vụ vận chuyển và từ chối bốc lên tàu số hàng hóa được đưa đến sau thời hạn bốc hàng hoặc sau thời hạn dôi nhật đã thỏa			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

thuận do nguyên nhân thuộc về người thuê vận chuyển.			
Điều 185. Tuyến đường và thời gian vận chuyển 1. Người vận chuyển phải thực hiện việc vận chuyển hàng hóa trong thời gian hợp lý, theo đúng tuyến đường quy định trong hợp đồng hoặc theo tuyến đường thường lệ, nếu trong hợp đồng không có thỏa thuận khác. 2. Người vận chuyển không bị coi là vi phạm hợp đồng, nếu tàu biển phải đi chệch tuyến đường để cứu người gặp nạn trên biển hoặc vì lý do chính đáng khác. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất hàng hóa phát sinh do tàu biển phải đi chệch tuyến đường trong các trường hợp này.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 186. Cảng thay thế 1. Khi tàu biển không đến được cảng trả hàng do những nguyên nhân không thể vượt qua được và không có khả năng chờ đợi để đến cảng trả hàng sau một thời gian hợp lý thì người vận chuyển được phép đưa tàu biển đến một cảng thay thế an toàn gần nhất và phải thông báo cho người thuê vận chuyển biết để xin chỉ thị. 2. Trường hợp cho thuê nguyên tàu biển thì tùy theo điều kiện cụ thể, thuyền trưởng phải xin chỉ thị về cảng thay thế và hành động theo chỉ thị của người thuê vận chuyển; nếu không có khả năng thực hiện chỉ thị của người thuê vận chuyển hoặc sau một thời gian chờ đợi hợp lý mà vẫn không			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

nhận được chỉ thị của người thuê vận chuyển thì thuyền trưởng có thể dỡ hàng khỏi tàu biển hoặc vận chuyển hàng quay lại cảng nhận hàng, tùy theo sự suy xét của mình, sao cho quyền lợi của người thuê vận chuyển được bảo vệ chính đáng. Người thuê vận chuyển phải trả cho người vận chuyển giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế và chi phí liên quan. 3. Trường hợp cho thuê một phần tàu biển thì thuyền trưởng cũng có quyền hành động theo quy định tại khoản 1 Điều này, nếu sau 05 ngày kể từ ngày xin chỉ thị mà vẫn không nhận được chỉ thị của người thuê vận chuyển hoặc không có khả năng thực hiện chỉ thị. Người thuê vận chuyển phải trả cho người vận chuyển đủ giá dịch vụ vận chuyển và chi phí liên quan.			
Điều 187. Dỡ hàng và trả hàng 1. Việc dỡ hàng do thuyền trưởng quyết định. Người vận chuyển có nghĩa vụ thực hiện chu đáo việc dỡ hàng. 2. Người thuê vận chuyển có quyền định đoạt hàng hóa cho đến khi hàng được trả cho người nhận hàng hợp pháp, nếu chưa giao quyền này cho người khác; có quyền yêu cầu dỡ hàng trước khi tàu biển bắt đầu chuyến đi, thay đổi người nhận hàng hoặc cảng trả hàng sau khi chuyến đi đã bắt đầu với điều kiện phải bồi thường mọi tổn thất và chi phí liên quan.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

3. Các quyền quy định tại khoản 2 Điều này không được áp dụng, nếu việc thực hiện gây ra sự chậm trễ đáng kể cho việc bắt đầu chuyến đi, trừ trường hợp người vận chuyển đồng ý.			
Điều 188. Giá dịch vụ vận chuyển 1. Trường hợp hàng hóa được bốc lên tàu biển vượt quá khối lượng đã thỏa thuận trong hợp đồng thì người vận chuyển chỉ có quyền thu giá dịch vụ vận chuyển theo thỏa thuận đối với số hàng hóa đó. 2. Trường hợp hàng hóa được bốc lậu lên tàu biển thì người vận chuyển có quyền thu gấp đôi giá dịch vụ vận chuyển từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng và được bồi thường các tổn thất phát sinh do việc xếp số hàng hóa bốc lậu đó trên tàu. Người vận chuyển có quyền dỡ số hàng hóa bốc lậu đó tại bất cứ cảng nào, nếu xét thấy cần thiết. 3. Khi nhận hàng, người nhận hàng phải thanh toán cho người vận chuyển giá dịch vụ vận chuyển, tiền bồi thường do lưu tàu hoặc chi phí khác liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa, nếu các khoản tiền đó chưa được thanh toán trước.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 189. Thanh toán giá dịch vụ vận chuyển, lưu kho và xử lý tiền bán đấu giá hàng hóa Các quy định về thanh toán giá dịch vụ vận chuyển, xử lý hàng hóa bị lưu giữ, tiền bán đấu giá hàng hóa tại các điều 157, 158, 167 và 168 của Bộ luật			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

này được áp dụng tương tự đối với việc vận chuyển hàng hóa theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến.			
Điều 190. Quyền chấm dứt hợp đồng của người thuê vận chuyển 1. Người thuê vận chuyển có quyền chấm dứt hợp đồng trong trường hợp sau đây: a) Người vận chuyển không đưa tàu biển đến nơi bốc hàng đúng thời điểm thỏa thuận, chậm trễ trong việc bốc hàng hoặc bắt đầu chuyến đi; trong trường hợp này, người thuê vận chuyển có quyền yêu cầu bồi thường các tổn thất phát sinh; b) Khi hàng đã xếp xong mà vẫn chưa bắt đầu chuyến đi hoặc khi tàu biển đang thực hiện chuyến đi, người thuê vận chuyển có quyền yêu cầu dỡ hàng và phải trả đủ giá dịch vụ vận chuyển, chi phí liên quan cho người vận chuyển. 2. Người vận chuyển có quyền từ chối, không thực hiện yêu cầu dỡ hàng của người thuê vận chuyển quy định tại điểm b khoản 1 Điều này, nếu xét thấy việc đó làm chậm trễ chuyến đi hoặc ảnh hưởng đến quyền lợi của những người liên quan do phải thay đổi lịch trình đã định. 3. Trường hợp thuê nguyên tàu biển, người thuê vận chuyển có quyền chấm dứt hợp đồng trước khi tàu biển bắt đầu chuyến đi, nhưng phải bồi thường các chi phí liên quan, tùy theo thời điểm chấm dứt hợp đồng, người thuê vận chuyển còn phải trả giá dịch			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

vụ vận chuyển theo nguyên tắc sau đây: a) Trả một nửa giá dịch vụ vận chuyển, nếu chấm dứt hợp đồng trước khi tính thời hạn bốc hàng; b) Trả đủ giá dịch vụ vận chuyển, nếu chấm dứt hợp đồng sau khi tính thời hạn bốc hàng hoặc chấm dứt hợp đồng sau khi tính thời hạn dôi nhật, nếu hợp đồng chỉ giao kết cho một chuyến; c) Trả đủ giá dịch vụ vận chuyển của cả chuyến đi mà người thuê vận chuyển chấm dứt hợp đồng trước khi bắt đầu chuyến đi cộng thêm một nửa giá dịch vụ vận chuyển của tất cả các chuyến đi tiếp theo, nếu hợp đồng được giao kết cho nhiều chuyến. 4. Trường hợp người thuê vận chuyển chấm dứt hợp đồng theo quy định tại khoản 3 Điều này thì người vận chuyển có nghĩa vụ lưu tàu tại nơi bốc hàng cho đến khi hàng hóa được dỡ xong, mặc dù việc đó vượt quá thời hạn bốc hàng và thời hạn dôi nhật. 5. Trường hợp thuê một phần tàu biển thì người thuê vận chuyển có quyền chấm dứt hợp đồng và phải bồi thường chi phí liên quan, tùy theo thời điểm chấm dứt hợp đồng, người thuê vận chuyển còn phải trả giá dịch vụ vận chuyển theo các nguyên tắc sau đây: a) Trả một nửa giá dịch vụ vận chuyển, nếu chấm dứt hợp đồng sau			

thời hạn tập kết hàng hóa đã thỏa thuận; b) Trả đủ giá dịch vụ vận chuyển, nếu chấm dứt hợp đồng trong khi tàu biển đang thực hiện chuyến đi.			
Điều 191. Quyền chấm dứt hợp đồng của người vận chuyển Người vận chuyển có quyền chấm dứt hợp đồng trước khi bắt đầu chuyến đi, nếu số hàng hóa đã bốc lên tàu biển chưa đủ theo hợp đồng và tổng giá trị của số hàng hóa đó không đủ để bảo đảm cho giá dịch vụ vận chuyển và chi phí liên quan mà người vận chuyển phải chi cho hàng hóa, trừ trường hợp người thuê vận chuyển đã trả đủ giá dịch vụ vận chuyển hoặc có sự bảo đảm cần thiết. Người thuê vận chuyển phải trả chi phí liên quan đến việc dỡ hàng và một nửa giá dịch vụ vận chuyển đã thỏa thuận.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 192. Chấm dứt hợp đồng không phải bồi thường 1. Các bên tham gia hợp đồng có quyền chấm dứt hợp đồng mà không phải bồi thường, nếu trước khi tàu biển bắt đầu rời khỏi nơi bốc hàng đã xảy ra một trong các sự kiện sau đây: a) Chiến tranh đe dọa sự an toàn của tàu biển hoặc hàng hóa; cảng nhận hàng hoặc cảng trả hàng được công bố bị phong tỏa; b) Tàu biển bị bắt giữ hoặc tạm giữ theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền mà không do lỗi của các bên tham gia hợp đồng; c) Tàu biển bị Nhà nước trưng dụng;			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

d) Có lệnh cấm vận chuyển hàng hóa ra khỏi cảng nhận hàng hoặc đến cảng trả hàng. 2. Bên chấm dứt hợp đồng trong các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này phải chịu chi phí dỡ hàng. 3. Các bên có quyền chấm dứt hợp đồng, nếu sự kiện quy định tại khoản 1 Điều này xảy ra trong khi tàu biển đang hành trình; trong trường hợp này, người thuê vận chuyển có nghĩa vụ trả giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế và chi phí dỡ hàng.			
Điều 193. Hợp đồng đương nhiên chấm dứt 1. Hợp đồng đương nhiên bị chấm dứt, không bên nào phải bồi thường thiệt hại, nếu sau khi hợp đồng đã giao kết và trước khi tàu biển rời khỏi nơi bốc hàng mà không bên nào có lỗi trong trường hợp sau đây: a) Tàu biển được chỉ định trong hợp đồng bị chìm đắm, mất tích, bị cưỡng đoạt; b) Hàng hóa ghi trong hợp đồng bị mất; c) Tàu biển được chỉ định trong hợp đồng được coi là hư hỏng không thể sửa chữa được hoặc việc sửa chữa là không kinh tế. 2. Trong trường hợp tàu biển đang hành trình mà xảy ra trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này thì người vận chuyển chỉ có quyền thu giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế; nếu chỉ có tàu biển bị tổn thất			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

mà hàng hóa được cứu thoát hoặc được hoàn trả thì người vận chuyển có quyền thu giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế đối với số hàng hóa đó.			
Điều 194. Bảo quản hàng hóa khi chấm dứt hợp đồng Khi hợp đồng chấm dứt theo quy định tại Mục này thì người vận chuyển vẫn phải có nghĩa vụ bảo quản hàng hóa đến khi giao cho người có quyền nhận hàng, trừ trường hợp quy định tại điểm a và điểm b khoản 1 Điều 193 của Bộ luật này.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 195. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng vận chuyển theo chuyến 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 phạm.			Gộp chung vào điều khởi kiện
Điều 196. Hợp đồng 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.		**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.	**Sửa đổi, bổ sung** Bổ sung thêm đường thủy nội địa trong hợp đồng vận tải đa phương thức nhằm tối ưu hóa chuỗi cung ứng Logistics và vận tải đa phương thức, đặc biệt khi Việt Nam có mạng lưới sông ngòi dày đặc, thuận lợi.

2. 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. 3. 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. 4. 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.		Nguyên tắc ưu tiên phát triển vận tải đa phương thức, trong đó lấy vận tải biển và vận tải thủy nội địa làm chủ đạo. 2. 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. 3. 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. 4. 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. Chính phủ quy định chi về vận tải đa phương thức	
Điều 197. Trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức*)* 1. Người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa theo hợp đồng vận tải đa phương thức từ thời điểm nhận hàng cho đến khi trả hàng. 2. Người kinh doanh vận tải đa phương thức có thể ký các hợp đồng riêng với những người vận chuyển của từng phương thức vận tải, trong đó xác định trách nhiệm của từng bên tham gia đối với mỗi phương thức vận tải. Các hợp đồng riêng này không ảnh hưởng đến trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

phương thức đối với toàn bộ quá trình vận chuyển. **Điều 198. Giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức *(đưa xuống nghị định, Giữ nguyên)*** 1. Trường hợp hàng hóa bị mất mát, hư hỏng xảy ra ở một phương thức vận tải nhất định của quá trình vận chuyển, các quy định của pháp luật tương ứng điều chỉnh phương thức vận tải đó của vận tải đa phương thức được áp dụng đối với trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức. 2. Trường hợp không thể xác định được hàng hóa bị mất mát, hư hỏng xảy ra ở phương thức vận tải nào thì người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm bồi thường theo quy định về miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển tại Điều 151 và Điều 152 của Bộ luật này. **Điều 199. Quy định chi tiết về vận tải đa phương thức** Chính phủ quy định chi tiết về vận tải đa phương thức.			
		Mục II. **HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH VÀ HÀNH LÝ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN**	
Điều 200. Vận chuyển hành khách và hành lý 1. Hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển là hợp		**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	Kế thừa quy định tại bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2025.

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. 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.		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 201. 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 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. Quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên liên quan đến hợp đồng vận chuyển hành khách, hành lý bằng đường biển do Chính phủ quy định.	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2025.
Điều 202. Quyền và nghĩa vụ của hành khách 1. Hành khách được hưởng mọi quyền lợi theo đúng hạng vé và không phải trả giá dịch vụ vận chuyển đối với hành lý xách tay trong phạm vi trọng lượng và chủng loại do người vận chuyển quy định. 2. Hành khách có nghĩa vụ phục tùng sự chỉ huy của thuyền trưởng, chấp hành nội quy, chỉ dẫn trên tàu và tuân theo sự hướng dẫn của sĩ quan và thuyền viên có trách nhiệm. 3. Những thỏa thuận nhằm hạn chế quyền của hành khách hoặc miễn, giảm trách nhiệm của người vận chuyển quy định tại Chương này đều không có giá trị.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

Điều 203. Nghĩa vụ và quyền của người vận chuyển 1. Người vận chuyển có nghĩa vụ mẫn cán hợp lý để bảo đảm cho tàu biển đủ khả năng đi biển, bao gồm cả định biên thuyền bộ, trang bị, cung ứng cần thiết kể từ lúc bắt đầu việc vận chuyển, trong suốt quá trình vận chuyển cho đến cảng trả khách. 2. Người vận chuyển có nghĩa vụ chăm sóc và bảo vệ chu đáo hành khách và hành lý của họ từ khi nhận khách lên tàu biển cho đến khi hành khách và hành lý của họ rời tàu ở cảng trả khách an toàn; chịu mọi phí tổn để đưa đón, chu cấp ăn uống và phục vụ sinh hoạt cần thiết trong trường hợp đặc biệt xảy ra ngoài dự kiến trong thời gian tàu thực hiện chuyến đi. 3. Người vận chuyển có nghĩa vụ mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người vận chuyển đối với hành khách. 4. Người vận chuyển có quyền từ chối thực hiện hợp đồng mà không phải bồi thường, nếu xảy ra một trong các trường hợp sau đây: a) Chiến tranh hoặc những sự kiện khác làm phát sinh mối đe dọa tàu biển có thể bị bắt giữ; b) Cảng nhận khách hoặc cảng trả khách được công bố bị phong tỏa; c) Tàu biển bị bắt giữ, tạm giữ theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền mà không do lỗi của các bên tham gia hợp đồng;			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

d) Tàu biển bị Nhà nước trưng dụng; đ) Có lệnh cấm vận chuyển hành khách rời khỏi cảng nhận khách hoặc đến cảng trả khách. 5. Trường hợp người vận chuyển từ chối thực hiện hợp đồng vận chuyển theo quy định tại khoản 4 Điều này trước khi tàu biển khởi hành thì phải hoàn trả cho hành khách tiền vé và giá dịch vụ vận chuyển hành lý. Trường hợp chuyến đi đã bắt đầu, người vận chuyển phải trả lại cho hành khách một phần tiền vé theo tỷ lệ với quãng đường vận chuyển chưa được thực hiện; đồng thời, có nghĩa vụ đưa hành khách trở lại cảng nhận khách bằng chi phí của mình hoặc đền bù cho hành khách một khoản tiền tương đương. 6. Trường hợp hành khách không có mặt tại tàu đúng thời điểm quy định, kể cả khi tàu ghé vào cảng trong thời gian thực hiện chuyến đi thì người vận chuyển có quyền không trả lại tiền vé đã thu. 7. Người vận chuyển có quyền hoãn thời gian tàu khởi hành, thay đổi tuyến đường vận chuyển, thay đổi nơi đón hoặc trả khách, nếu các điều kiện vệ sinh và dịch tễ bất lợi ở nơi khởi hành, nơi đến hoặc dọc theo tuyến đường vận chuyển cũng như những tình huống khác xảy ra ngoài khả năng kiểm soát của mình. Tùy theo yêu cầu của hành khách, người vận chuyển phải chịu chi phí đưa hành khách về cảng nhận khách hoặc đền			

bù cho hành khách những tổn thất thực tế hợp lý. 8. Quy định tại khoản 7 Điều này không làm hạn chế quyền của hành khách từ chối thực hiện hợp đồng vận chuyển.			
Điều 204. Trách nhiệm của người vận chuyển và người vận chuyển thực tế trong vận chuyển hành khách Trách nhiệm của người vận chuyển và người vận chuyển thực tế trong vận chuyển hành khách bằng đường biển được áp dụng theo quy định tại Điều 173 của Bộ luật này.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 205. Miễn trách nhiệm của người vận chuyển khi hành khách bị bắt giữ Người vận chuyển không chịu trách nhiệm về việc hành khách bị cơ quan nhà nước có thẩm quyền tại cảng mà tàu biển ghé vào trong thời gian thực hiện chuyến đi bắt giữ do những nguyên nhân hành khách tự gây ra.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 206. Xử lý đối với hành khách lậu vé 1. Hành khách lậu vé là người đã trốn lên tàu biển khi tàu ở trong cảng hoặc địa điểm thuộc phạm vi cảng mà không được sự đồng ý của người vận chuyển, thuyền trưởng hoặc người có trách nhiệm của tàu và vẫn ở trên tàu sau khi tàu đã rời cảng hoặc địa điểm thuộc phạm vi cảng. 2. Hành khách lậu vé có nghĩa vụ trả đủ tiền công vận chuyển cho quãng đường đã đi và một khoản tiền phạt			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

bằng số tiền công vận chuyển phải trả này. 3. Thuyền trưởng có quyền đưa hành khách lậu vé lên bờ hoặc chuyển sang một tàu khác để đưa về cảng nơi hành khách đó đã lên tàu và phải thông báo cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền về tên, tuổi, quốc tịch của hành khách lậu vé, nơi hành khách lên tàu và trốn trên tàu. 4. Trường hợp hành khách lậu vé được chấp nhận cho đi tiếp quãng đường còn lại thì phải mua vé và có quyền, nghĩa vụ như những hành khách khác.			
Điều 207. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển 1. Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm bồi thường đối với thiệt hại do hành khách chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe và mất mát, hư hỏng hành lý, nếu sự cố gây thiệt hại xảy ra trong quá trình vận chuyển do lỗi của người vận chuyển, người làm công, đại lý của người vận chuyển gây ra trong phạm vi công việc được giao. Lỗi của người vận chuyển, người làm công, đại lý của người vận chuyển được coi là đương nhiên, trừ trường hợp chứng minh được rằng hành khách chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe và mất mát, hư hỏng hành lý xách tay xảy ra do sự cố đâm va, chìm đắm, phá hủy, mắc cạn, nổ, cháy, khuyết tật hoặc khuyết tật ẩn tỳ của tàu biển.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

Lỗi của người vận chuyển, người làm công, đại lý của người vận chuyển được coi là đương nhiên, trừ trường hợp chứng minh được rằng mất mát, hư hỏng các loại hành lý khác không phụ thuộc nguyên nhân gây ra mất mát, hư hỏng đó. Trong các trường hợp khác, trách nhiệm chứng minh lỗi thuộc về người khiếu nại. 2. Trách nhiệm chứng minh thiệt hại và mức độ tổn thất, thiệt hại xảy ra do sự cố đâm va, chìm đắm, phá huỷ, mắc cạn, nổ, cháy hoặc khuyết tật của tàu biển trong quá trình vận chuyển thuộc về người khiếu nại.			
Điều 208. 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 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.	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2025.

Điều 209. Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển hành khách và hành lý 1. Trách nhiệm của người vận chuyển trong trường hợp một hành khách chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe không vượt quá 46.666 đơn vị tính toán cho một hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý, với tổng mức đền bù không quá 25.000.000 đơn vị tính toán; đối với những trường hợp mà Tòa án quyết định việc thanh toán được thực hiện dưới hình thức định kỳ thì tổng số tiền bồi thường đó cũng không quá giới hạn quy định tại khoản này. 2. Trách nhiệm của người vận chuyển đối với mất mát, hư hỏng hành lý xách tay không quá 833 đơn vị tính toán cho một hành khách trong một hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý. 3. Trách nhiệm của người vận chuyển đối với mất mát, hư hỏng phương tiện vận tải bao gồm tất cả hành lý chở trên phương tiện đó không quá 3.333 đơn vị tính toán cho một phương tiện trong một hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý. 4. Trách nhiệm của người vận chuyển đối với mất mát, hư hỏng hành lý không phải là hành lý quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều này không quá 1.200 đơn vị tính toán cho một hành khách trong một hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

5. Người vận chuyển và hành khách có thể thỏa thuận giảm trách nhiệm của người vận chuyển một khoản khấu trừ không quá 117 đơn vị tính toán trong trường hợp hư hỏng một phương tiện vận tải và không quá 13 đơn vị tính toán cho một hành khách trong trường hợp mất mát, hư hỏng đối với hành lý khác.			
Điều 210. Mất quyền giới hạn trách nhiệm 1. Người vận chuyển mất quyền giới hạn trách nhiệm quy định tại Điều 209 của Bộ luật này, nếu tổn thất xảy ra được chứng minh là hậu quả của việc người vận chuyển đã có hành vi cố ý gây ra tổn thất đó hoặc cẩu thả và biết rằng tổn thất có thể xảy ra. 2. Các quy định tại khoản 1 Điều này được áp dụng tương tự với người làm công, đại lý của người vận chuyển.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 211. Mất mát, hư hỏng đồ vật quý, tài sản có giá trị khác Người vận chuyển chịu trách nhiệm bồi thường đồ vật quý, tiền, giấy tờ có giá, tác phẩm nghệ thuật và tài sản có giá trị khác bị mất mát, hư hỏng, nếu hành khách đã khai báo về tính chất và giá trị của các tài sản đó cho thuyền trưởng hoặc sĩ quan có trách nhiệm về hành lý biết khi gửi để bảo quản.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 212. Lưu giữ hành lý 1. Người vận chuyển có quyền lưu giữ hành lý của hành khách, nếu hành khách chưa thanh toán đủ các khoản nợ để bảo đảm quyền lợi hợp pháp			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

của mình cho đến khi hành khách đã trả nợ hoặc đã đưa ra sự bảo đảm thỏa đáng. 2. Hành lý không có người nhận, người vận chuyển có quyền đưa lên bờ, gửi vào một nơi an toàn, thích hợp và thông báo cho hành khách hoặc người đã được hành khách ủy quyền biết. Mọi chi phí và phí tổn phát sinh do hành khách thanh toán.			
Điều 213. Thông báo mất mát, hư hỏng hành lý 1. Hành khách phải thông báo bằng văn bản cho người vận chuyển hoặc đại lý của người vận chuyển về mất mát, hư hỏng hành lý trong trường hợp sau đây: a) Hư hỏng rõ ràng đối với hành lý xách tay phải được báo trước hoặc khi hành khách rời tàu; b) Hư hỏng rõ ràng đối với hành lý khác không phải là hành lý xách tay phải được báo trước hoặc vào thời điểm trả hành lý; c) Mất mát, hư hỏng đối với hành lý mà không thể phát hiện từ bên ngoài phải được báo trong thời hạn không quá 15 ngày kể từ ngày hành khách rời tàu hoặc hành lý lẽ ra được trả. 2. Trường hợp hành khách không thực hiện các quy định tại khoản 1 Điều này thì hành lý được coi là đã giao nhận nguyên vẹn, trừ trường hợp có sự chứng minh ngược lại. 3. Hành khách không phải thông báo bằng văn bản nếu hành lý khi nhận đã			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

có sự kiểm tra hoặc giám định chung của người vận chuyển và hành khách.			
Điều 214. Thời hiệu khởi kiện về vận chuyển hành khách và hành lý 1. 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. 2. Thời hiệu khởi kiện quy định tại khoản 1 Điều này 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 lẽ 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 lẽ ra hành khách rời tàu, tùy thuộc vào thời điểm nào muộn hơn. 3. 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 lẽ ra hành khách rời tàu, tùy thuộc vào thời điểm nào muộn hơn.			Nội dung quy định được tích hợp vào Điều thời hạn khởi kiện
		Điều 111. Quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của các bên liên quan trong hợp đồng	xây dựng trên cơ sở tập hợp, hệ thống hóa các quy định hiện hành trong Bộ luật Hàng hải Việt

		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.	Nam 2015 về hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển, hiện đang được quy định rải rác tại các điều từ Điều 145 đến Điều 168. Việc chuyển các quy định chi tiết này sang giao Chính phủ quy định nhằm tinh gọn nội dung của Bộ luật, tránh trùng lặp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và tạo điều kiện linh hoạt cập nhật theo thông lệ quốc tế (đặc biệt trong bối cảnh các quy định về trách nhiệm dân sự, giới hạn trách nhiệm trong vận chuyển hành khách bằng đường biển thường xuyên được điều chỉnh). Đồng thời, cách tiếp cận này cũng bảo đảm thống nhất với xu hướng xây dựng pháp luật hiện nay là Luật quy định nguyên tắc, khung chính sách; văn bản dưới luật quy định chi tiết kỹ thuật.
		Mục III. **HỢP ĐỒNG THUÊ TÀU BIỂN**	
Điều 215. Hợp đồng thuê tàu Hợp đồng thuê tàu là hợp đồng được giao kết giữa chủ tàu và người thuê tàu, theo đó chủ tàu giao quyền sử dụng tàu biển của mình cho người thuê tàu trong một thời hạn nhất định với mục đích cụ thể được thỏa thuận trong hợp đồng và nhận tiền thuê tàu do người thuê tàu trả. **Điều 216. Hình thức hợp đồng thuê tàu** 1. Hợp đồng thuê tàu được giao kết theo hình thức hợp đồng thuê tàu định hạn hoặc hợp đồng thuê tàu trần. 2. Hợp đồng thuê tàu phải được giao kết bằng văn bản.		**Điều 112. Hợp đồng thuê tàu biển** 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 ;	**Sửa đổi, bổ sung** Gộp Điều 215, 216, 217, 218 thành 01 Điều quy định về Hợp đồng bao gồm các nội dung: Khái niệm hợp động; Hình thức hợp đồng; cho thuê lại; nguyên tắc áp dụng

		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. Chính phủ quy định chi tiết nội dung này.	
Điều 217. Cho thuê lại tàu 1. Trường hợp có thỏa thuận trong hợp đồng thì người thuê tàu có thể cho người thứ ba thuê lại tàu, nhưng vẫn có nghĩa vụ thực hiện hợp đồng đã giao kết với chủ tàu. 2. Các quyền và nghĩa vụ của chủ tàu quy định tại Chương này cũng được áp dụng đối với người cho thuê lại tàu.		**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.	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2025.
Điều 218. 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 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.	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2025.
Điều 219. Thời hiệu khởi kiện liên quan đến hợp đồng thuê tàu 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.			Nội dung quy định được tích hợp vào Điều thời hạn khởi kiện
Mục 2. THUÊ TÀU ĐỊNH HẠN			
Điều 220. Hợp đồng thuê tàu định hạn 1. 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.			Sửa đổi, bổ sung quy định theo hướng chuyển khoản 1 về Điều quy định chung chung về Hợp đồng thuê tàu; các quy định khác chuyển xuống quy định tại Nghị định.

2. Hợp đồng thuê tàu định hạn có các nội dung sau đây: a) Tên chủ tàu, tên người thuê tàu; b) Tên, quốc tịch, cấp tàu; trọng tải, công suất máy, dung tích, tốc độ và mức tiêu thụ nhiên liệu của tàu; c) Vùng hoạt động của tàu, mục đích sử dụng, thời hạn hợp đồng; d) Thời gian, địa điểm và điều kiện của việc giao và trả tàu; đ) Tiền thuê tàu, phương thức thanh toán; e) Các nội dung liên quan khác.			
Điều 221. Nghĩa vụ của chủ tàu trong thuê tàu định hạn 1. Chủ tàu có nghĩa vụ giao tàu biển cho người thuê tàu đúng địa điểm, thời điểm với trạng thái an toàn kỹ thuật cần thiết, có đủ dự trữ phù hợp với mục đích sử dụng đã thỏa thuận trong hợp đồng và duy trì như vậy trong suốt thời gian thuê tàu. 2. Chủ tàu có nghĩa vụ cung cấp thuyền bộ có năng lực phù hợp với mục đích sử dụng tàu đã thỏa thuận trong hợp đồng, trả lương và bảo đảm các quyền lợi hợp pháp khác cho thuyền viên trong thời gian thuê tàu.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 222. Quyền của người thuê tàu định hạn 1. Người thuê tàu có toàn quyền sử dụng các khu vực chuyên dùng ở trên tàu để vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý. 2. Người thuê tàu không có quyền sử dụng khu vực khác ở trên tàu để vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

lý, trừ trường hợp được chủ tàu đồng ý.			
Điều 223. Nghĩa vụ của người thuê tàu định hạn 1. Người thuê tàu có nghĩa vụ sử dụng tàu đúng mục đích đã thỏa thuận trong hợp đồng và phải quan tâm thích đáng các quyền lợi của chủ tàu. 2. Người thuê tàu có nghĩa vụ bảo đảm tàu chỉ được sử dụng để vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý hợp pháp. 3. Sau khi hết hạn cho thuê tàu, người thuê tàu có nghĩa vụ trả tàu cho chủ tàu đúng địa điểm, thời điểm và trạng thái kỹ thuật đã thỏa thuận trong hợp đồng, trừ những hao mòn tự nhiên của tàu.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 224. Quan hệ giữa chủ tàu, người thuê tàu và thuyền bộ của tàu trong thuê tàu định hạn 1. Trong thời gian tàu cho thuê định hạn, thuyền trưởng và các thuyền viên khác trong thuyền bộ của tàu vẫn thuộc quyền quản lý về lao động của chủ tàu. Chủ tàu hoàn toàn chịu trách nhiệm về các vấn đề liên quan đến thuyền bộ. 2. Trong hoạt động khai thác tàu, thuyền trưởng là người đại diện của người thuê tàu và phải thực hiện các chỉ thị của người thuê tàu phù hợp với hợp đồng thuê tàu định hạn. 3. Chủ tàu chịu trách nhiệm liên đới với người thuê tàu về việc thuyền trưởng thực hiện quyền hạn quy định			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

tại khoản 2 Điều này, trừ trường hợp thuyền trưởng đã ghi rõ trong cam kết của mình là thực hiện quyền hạn đó nhân danh người thuê tàu.			
Điều 225. Chia tiền công cứu hộ trong thuê tàu định hạn Trường hợp tàu cho thuê định hạn tham gia cứu hộ trong thời gian cho thuê thì tiền công cứu hộ được chia đều giữa chủ tàu và người thuê tàu sau khi đã trừ các chi phí liên quan đến hoạt động cứu hộ và tiền thưởng công cứu hộ cho thuyền bộ. **Điều 226. Quá thời hạn thuê tàu định hạn** Trên cơ sở của việc tính toán hợp lý, nếu tàu hoàn thành chuyến đi cuối cùng vượt quá thời gian trả tàu được xác định trong hợp đồng thuê tàu thì người thuê tàu có quyền tiếp tục sử dụng tàu để hoàn thành chuyến đi đó; người thuê tàu phải trả tiền thuê cho thời gian vượt quá đó theo mức giá được xác định trong hợp đồng thuê tàu; nếu giá thuê tàu trên thị trường cao hơn so với giá được xác định trong hợp đồng thuê tàu thì người thuê tàu phải trả tiền thuê theo giá thị trường tại thời điểm đó.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 227. Thanh toán tiền thuê tàu định hạn 1. Người thuê tàu có trách nhiệm trả tiền thuê tàu từ ngày nhận tàu đến ngày trả tàu cho chủ tàu. 2. Người thuê tàu không phải trả tiền thuê tàu cho thời gian tàu không đủ khả năng khai thác do hư hỏng, thiếu			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

phụ tùng dự trữ hoặc do thuyền bộ không đủ năng lực cần thiết. Trường hợp này, người thuê tàu được miễn trách nhiệm đối với các chi phí để duy trì tàu. 3. Trường hợp tàu không đủ khả năng khai thác do lỗi của người thuê tàu thì chủ tàu vẫn được hưởng tiền thuê tàu và được bồi thường các thiệt hại liên quan. 4. Trường hợp tàu thuê mất tích thì tiền thuê tàu được tính đến ngày thực tế nhận được tin tức cuối cùng về tàu đó. 5. Trường hợp người thuê tàu không trả tiền thuê tàu theo thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu thì chủ tàu có quyền giữ hàng hóa, tài sản trên tàu, nếu hàng hóa, tài sản đó thuộc sở hữu của người thuê tàu.			
Điều 228. Chấm dứt hợp đồng thuê tàu định hạn 1. Người thuê tàu có quyền chấm dứt hợp đồng và được đòi bồi thường thiệt hại liên quan, nếu chủ tàu có lỗi trong khi thực hiện nghĩa vụ quy định tại Điều 221 của Bộ luật này. 2. Cả hai bên có quyền chấm dứt hợp đồng mà không phải bồi thường, nếu xảy ra chiến tranh, bạo loạn hoặc do thực hiện các biện pháp cưỡng chế của cơ quan nhà nước có thẩm quyền làm cản trở việc thực hiện hợp đồng mà các sự kiện đó không thể chấm dứt sau một thời gian chờ đợi hợp lý. 3. Hợp đồng thuê tàu đương nhiên chấm dứt, nếu tàu mất tích, chìm			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

đắm, phá hủy, bị coi là hư hỏng không sửa chữa được hoặc việc sửa chữa là không có hiệu quả kinh tế.			
Mục 3. THUÊ TÀU TRẦN			
Điều 229. Hợp đồng thuê tàu trần 1. 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. 2. Hợp đồng thuê tàu trần có các nội dung sau đây: a) Tên chủ tàu, tên người thuê tàu; b) Tên, quốc tịch, cấp tàu; trọng tải và công suất máy của tàu; c) Vùng hoạt động của tàu, mục đích sử dụng tàu và thời gian thuê tàu; d) Thời gian, địa điểm và điều kiện của việc giao và trả tàu; đ) Kiểm tra, bảo dưỡng và sửa chữa tàu; e) Tiền thuê tàu, phương thức thanh toán; g) Bảo hiểm tàu; h) Thời gian, điều kiện chấm dứt hợp đồng thuê tàu; i) Các nội dung liên quan khác.			Sửa đổi, bổ sung quy định theo hướng chuyển khoản 1 về Điều quy định chung chung về Hợp đồng thuê tàu; các quy định khác chuyển xuống quy định tại Nghị định.
Điều 230. Nghĩa vụ của chủ tàu trong thuê tàu trần 1. Chủ tàu phải mẫn cán trong việc thực hiện nghĩa vụ của mình để giao tàu đủ khả năng đi biển và các giấy tờ của tàu cho người thuê tàu trần tại địa điểm và thời gian được thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu. 2. Trong thời gian cho thuê tàu trần, chủ tàu không được thế chấp tàu nếu không có sự đồng ý bằng văn bản của			Đưa xuống Nghị định

người thuê tàu; trường hợp chủ tàu làm trái với quy định này thì phải bồi thường thiệt hại gây ra cho người thuê tàu. 3. Trường hợp tàu bị bắt giữ vì các tranh chấp liên quan đến quyền sở hữu hoặc các khoản nợ của chủ tàu, chủ tàu phải bảo đảm lợi ích của người thuê tàu không bị ảnh hưởng và phải bồi thường thiệt hại gây ra cho người thuê tàu.			
Điều 231. Nghĩa vụ của người thuê tàu trần 1. Người thuê tàu có nghĩa vụ bảo dưỡng tàu và các trang thiết bị của tàu trong thời gian thuê tàu trần. 2. Người thuê tàu có nghĩa vụ sửa chữa các hư hỏng của tàu trong thời gian thuê tàu và phải thông báo cho chủ tàu biết. Chủ tàu chịu trách nhiệm trả tiền sửa chữa, nếu các tổn thất phát sinh ngoài phạm vi trách nhiệm của người thuê tàu. 3. Trong thời gian thuê tàu trần, người thuê tàu phải chịu chi phí bảo hiểm cho tàu với giá trị và cách thức đã được thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu. 4. Trong thời gian thuê tàu trần, nếu việc sử dụng, khai thác tàu của người thuê tàu gây ra thiệt hại cho chủ tàu thì người thuê tàu có nghĩa vụ khắc phục hoặc bồi thường thiệt hại đó.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 232. Nghĩa vụ trả tàu, quá thời hạn thuê tàu và chấm dứt hợp đồng thuê tàu trần			Chuyển nội dung quy định về Nghị định

Nghĩa vụ trả tàu, quá thời hạn thuê tàu và chấm dứt hợp đồng thuê tàu trần được thực hiện theo quy định tại khoản 3 Điều 223, Điều 226 và Điều 228 của Bộ luật này.			
Điều 233. Thanh toán tiền thuê tàu trần Người thuê tàu trần phải trả tiền thuê tàu theo thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu. Trường hợp tàu bị tổn thất toàn bộ hoặc mất tích, việc thanh toán tiền thuê tàu chấm dứt từ ngày tàu bị tổn thất toàn bộ hoặc từ ngày nhận được thông tin cuối cùng về tàu. Tiền thuê tàu trả trước phải được trả lại tương ứng với thời gian chưa sử dụng tàu. **Điều 234. Thuê mua tàu** 1. Khi hợp đồng thuê tàu trần có điều khoản về thuê mua tàu, quyền sở hữu tàu theo hợp đồng thuê tàu trần được chuyển cho người thuê tàu theo thỏa thuận trong hợp đồng. 2. Người cho thuê mua tàu, người cho thuê tài chính tàu biển chỉ giữ bản sao Giấy chứng nhận đăng ký của tàu biển đó.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
		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.	xây dựng trên cơ sở tập hợp, hệ thống hóa các quy định hiện hành trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 về hợp đồng thuê tàu biển, hiện đang được quy định chi tiết tại các điều từ Điều 169 đến Điều 221. Dự thảo đã chuyển các quy định mang tính kỹ thuật, chi tiết về quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên sang giao Chính phủ quy định, nhằm tinh gọn nội dung

			Bộ luật, bảo đảm linh hoạt trong điều chỉnh và phù hợp với thực tiễn đa dạng của các loại hình hợp đồng thuê tàu. Đồng thời, việc này cũng tạo điều kiện cập nhật kịp thời theo thông lệ quốc tế và thực tiễn thị trường vận tải biển, vốn thường xuyên thay đổi về điều kiện giao dịch và phân bổ rủi ro.
		Chương VIII. **VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**	
	Điều 77. Hoạt động vận tải đường thủy nội địa 1. Hoạt động vận tải đường thủy nội địa gồm hoạt động vận tải không kinh doanh và hoạt động vận tải kinh doanh. 2. Kinh doanh vận tải đường thủy nội địa là hoạt động kinh doanh có điều kiện, gồm kinh doanh vận tải hành khách và kinh doanh vận tải hàng hóa. Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa. 3. Người vận tải đường thủy nội địa chỉ được đưa phương tiện vào khai thác đúng với công dụng và vùng hoạt động theo giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của cơ quan đăng kiểm. 4. Khi vận tải, hàng hóa phải được sắp xếp gọn gàng, chắc chắn, bảo đảm ổn định phương tiện, không che khuất tầm nhìn của người điều khiển phương tiện, không ảnh hưởng đến hoạt động của thuyền viên khi làm nhiệm vụ, không gây cản trở đến hoạt động của các hệ thống lái, neo và các trang thiết bị an toàn khác; không được xếp hàng hóa vượt kích thước theo chiều ngang, chiều dọc của phương tiện.		Bãi bỏ quy định do nội dung đã được tích hợp quy định tại Điều chung về vận tải hàng hóa và vận tải hành khách

	5. Trách nhiệm mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự trong hoạt động vận tải đường thủy nội địa được quy định như sau: a) Chủ phương tiện kinh doanh vận tải hành khách phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện đối với hành khách và người thứ ba; b) Chủ phương tiện quy định tại khoản 1 Điều 24 của Luật này khi kinh doanh vận tải hàng hóa phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự cho người thứ ba; c) Điều kiện, mức phí bảo hiểm được thực hiện theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm. Điều kiện bảo hiểm, mức phí bảo hiểm, số tiền bảo hiểm tối thiểu do Chính phủ quy định. 6. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động vận tải đường thủy nội địa ngoài việc thực hiện các quy định về vận tải của Luật này còn phải thực hiện các quy định khác của pháp luật có liên quan.		
	Điều 78. Vận tải hành khách đường thủy nội địa 1. Vận tải hành khách đường thủy nội địa gồm các hình thức sau đây: a) Vận tải hành khách theo tuyến cố định là vận tải có cảng, bến nơi đi, cảng, bến nơi đến và theo biểu đồ vận hành ổn định; b) Vận tải hành khách theo hợp đồng chuyến là vận tải theo yêu cầu của hành khách trên cơ sở hợp đồng; c) Vận tải hành khách ngang sông là vận tải từ bờ bên này sang bờ bên kia, trừ vận tải ngang sông bằng phà.	**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 địnhc) 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	Quy định được biên tập theo hướng tích hợp nội dung quy định của Điều 78 và Điều 81 Luật Giao thông đường thủy nội địa, đồng thời, bổ sung quy định về vận tải hành khách công cộng nhằm hoàn thiện khung pháp lý cho một loại hình vận tải đang phát triển nhưng chưa được quy định đầy đủ trong pháp luật hiện hành. Thực tiễn tại các đô thị lớn cho thấy vận tải hành khách công cộng đường thủy nội địa (đặc biệt là buýt sông) có tiềm năng lớn trong việc giảm tải giao thông đường bộ, giảm ùn tắc và ô nhiễm môi trường. Đặc biệt, việc bổ sung thẩm quyền cho Hội đồng nhân dân cấp tỉnh trong quyết định chính sách hỗ trợ (bao gồm

	2. Người kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định hoặc vận tải hành khách theo hợp đồng chuyến có trách nhiệm: a) Công bố và thực hiện đúng lịch chạy tàu hoặc thời gian vận tải, công khai cước vận tải, lập danh sách hành khách mỗi chuyến đi; b) Bố trí phương tiện bảo đảm điều kiện hoạt động theo quy định tại Điều 24 của Luật này. 3. Thuyền trưởng, người lái phương tiện chở khách hoặc phương tiện chở chung hành khách, hàng hóa phải thực hiện các quy định sau đây: a) Trước khi khởi hành phải kiểm tra điều kiện an toàn đối với người và phương tiện; phổ biến nội quy an toàn và cách sử dụng các trang thiết bị an toàn cho hành khách; không để hành khách đứng, ngồi ở các vị trí không an toàn; b) Xếp hàng hóa, hành lý của hành khách gọn gàng, không cản lối đi; yêu cầu hành khách mang theo động vật nhỏ phải nhốt trong lồng, cũi; c) Không chở hàng hóa dễ cháy, dễ nổ, hàng độc hại, động vật lớn chung với hành khách; không để hành khách mang theo súc vật đang bị dịch bệnh lên phương tiện; d) Khi có giông, bão không được cho phương tiện rời cảng, bến, nếu phương tiện đang hành trình thì phải tìm nơi trú ẩn an toàn.	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.	hỗ trợ lãi suất vay, đầu tư hạ tầng, trợ giá và hỗ trợ người sử dụng dịch vụ) là phù hợp với thực tiễn quản lý, do vận tải hành khách công cộng mang tính địa phương cao, phụ thuộc vào nhu cầu đi lại và khả năng ngân sách của từng địa phương. Cách tiếp cận này cũng bảo đảm thống nhất với quy định về phân cấp ngân sách và chính sách hỗ trợ dịch vụ công ích.
	Điều 79. Vận tải hành khách ngang sông		Chuyển nội dung quy định về Nghị định

	1. Phương tiện vận tải hành khách ngang sông phải bảo đảm điều kiện hoạt động theo quy định tại Điều 24 của Luật này. 2. Ngoài việc thực hiện các quy định tại khoản 3 Điều 78 của Luật này, thuyền trưởng, người lái phương tiện vận tải hành khách ngang sông phải thực hiện các quy định sau đây: a) Có đủ dụng cụ cứu sinh còn hạn sử dụng và bố trí đúng nơi quy định; b) Hướng dẫn hành khách lên, xuống; sắp xếp hàng hóa, hành lý; hướng dẫn hành khách ngồi bảo đảm ổn định phương tiện; c) Chỉ được cho phương tiện rời bến khi hành khách đã ngồi ổn định, hàng hóa, hành lý, xe máy, xe đạp đã xếp gọn gàng và sau khi đã kiểm tra phương tiện không chìm quá vạch dấu mớn nước an toàn; d) Không chở người quá sức chở người của phương tiện, chở hàng hóa quá trọng tải quy định. 3. Hành khách phải tuyệt đối tuân theo sự hướng dẫn của thuyền trưởng, người lái phương tiện.		
	Điều 80. Vận tải bằng phương tiện nhỏ Phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần dưới 5 tấn, phương tiện có động cơ công suất máy chính dưới 5 sức ngựa[96], phương tiện không có động cơ có sức chở đến 12 người, khi chở người phải có đủ chỗ ngồi ổn định, an toàn và có đủ dụng cụ cứu sinh tương ứng với số người trên phương tiện; khi chở hàng hóa không được chở quá trọng tải quy định, không được xếp hàng hóa che		Chuyển nội dung quy định về Nghị định

	khuất tầm nhìn của người lái phương tiện, không gây mất ổn định và không làm ảnh hưởng đến việc điều khiển phương tiện.		
	Điều 81. Hợp đồng vận tải hành khách, vé hành khách 1. 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 hoặc theo hình thức khác mà hai bên thỏa thuận. 2. 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. 3. Việc miễn, giảm vé, ưu tiên mua vé và hoàn trả vé hành khách thực hiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.		Nội dung quy định đã được tích hợp vào Điều quy định về Vận tải hành khách, hành lý bằng đường thủy nội địa.
	Điều 82. Quyền và nghĩa vụ của người kinh doanh vận tải hành khách 1. Người kinh doanh vận tải hành khách có quyền: a) Yêu cầu hành khách trả đủ cước phí vận tải hành khách, cước phí vận tải hành lý mang theo quá mức theo quy định của pháp luật;		Chuyển nội dung quy định về Nghị định

	b) Từ chối vận chuyển trước khi phương tiện rời cảng, bến đối với những hành khách đã có vé nhưng có hành vi không chấp hành các quy định của người kinh doanh vận tải, làm mất trật tự công cộng gây cản trở công việc của người kinh doanh vận tải, ảnh hưởng đến sức khỏe, tài sản của người khác, gian lận vé hoặc hành khách đang bị dịch bệnh nguy hiểm. 2. Người kinh doanh vận tải hành khách có nghĩa vụ: a) Giao vé hành khách, chứng từ thu cước phí vận tải hành lý, bao gửi cho người đã trả đủ cước phí vận tải; b) Vận tải hành khách, hành lý, bao gửi từ cảng, bến nơi đi đến cảng, bến nơi đến đã ghi trên vé hoặc đúng địa điểm đã thỏa thuận theo hợp đồng; bảo đảm an toàn và đúng thời hạn; c) Bảo đảm điều kiện sinh hoạt tối thiểu cho hành khách trong trường hợp vận tải bị gián đoạn do tai nạn hoặc do nguyên nhân bất khả kháng; d) Tạo điều kiện thuận lợi để cơ quan nhà nước có thẩm quyền kiểm tra hành khách, hành lý, bao gửi khi cần thiết; đ) Bồi thường thiệt hại cho hành khách nếu không vận tải đến đúng địa điểm và thời hạn đã thỏa thuận hoặc khi có tổn thất, hư hỏng, mất mát hành lý ký gửi, bao gửi hoặc thiệt hại về tính mạng, sức khỏe của hành khách do lỗi của người kinh doanh vận tải hành khách gây ra.		
	Điều 83. Quyền và nghĩa vụ của hành khách 1. Hành khách có các quyền sau đây:		Chuyển nội dung quy định về Nghị định

	a) Yêu cầu được vận chuyển bằng đúng loại phương tiện, đúng giá trị loại vé, từ cảng, bến nơi đi đến cảng, bến nơi đến theo vé đã mua; b) Được miễn cước phí hành lý mang theo với khối lượng theo quy định của pháp luật; c) Được từ chối chuyến đi trước khi phương tiện rời cảng, bến và được hoàn trả lại tiền vé theo quy định. Sau khi phương tiện khởi hành, nếu rời phương tiện tại bất kỳ cảng, bến nào thì không được hoàn trả lại tiền vé, trừ trường hợp đặc biệt do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định; d) Yêu cầu thanh toán chi phí phát sinh, bồi thường thiệt hại trong trường hợp người kinh doanh vận tải hành khách không vận chuyển đúng thời hạn, địa điểm đã thỏa thuận trong hợp đồng. 2. Hành khách có các nghĩa vụ sau đây: a) Mua vé hành khách và trả cước phí vận tải hành lý mang theo quá mức quy định; nếu chưa mua vé và chưa trả đủ cước phí vận tải hành lý mang theo quá mức thì phải mua vé, trả đủ cước phí và nộp tiền phạt; b) Khai đúng tên, địa chỉ của mình và trẻ em đi kèm khi người kinh doanh vận tải lập danh sách hành khách; c) Có mặt tại nơi xuất phát đúng thời gian đã thỏa thuận; chấp hành nội quy vận chuyển và hướng dẫn về an toàn của thuyền trưởng hoặc người lái phương tiện;		

	d) Không mang theo hành lý thuộc loại hàng hóa mà pháp luật cấm lưu thông, cấm vận tải chung với hành khách		
	Điều 84. Hành lý ký gửi, bao gửi 1. Hành lý ký gửi, bao gửi chỉ được nhận vận chuyển khi không thuộc loại hàng hóa mà pháp luật cấm lưu thông, có kích thước, trọng lượng phù hợp với phương tiện, được đóng gói đúng quy cách, đã trả đủ cước phí vận tải và được giao cho người kinh doanh vận tải trước khi phương tiện khởi hành theo thời hạn do hai bên thỏa thuận trong hợp đồng. 2. Người có bao gửi phải lập tờ khai gửi hàng hóa, trong đó kê khai tên hàng hóa, số lượng, khối lượng, tên và địa chỉ người gửi, tên và địa chỉ người nhận. Người kinh doanh vận tải có trách nhiệm kiểm tra bao gửi theo tờ khai gửi hàng hóa và xác nhận vào tờ khai gửi hàng hóa. Tờ khai gửi hàng hóa được lập thành hai bản, mỗi bên giữ một bản. Người kinh doanh vận tải có trách nhiệm gửi giấy báo nhận bao gửi cho người nhận bao gửi. 3. Hành khách có hành lý ký gửi khi nhận hành lý phải xuất trình vé hành khách và chứng từ thu cước phí vận tải hành lý ký gửi. 4. Người nhận bao gửi phải xuất trình giấy báo nhận bao gửi, tờ khai gửi hàng hóa, chứng từ thu cước phí vận tải và giấy tờ tùy thân. 5. Người kinh doanh vận tải chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hành lý ký gửi, bao gửi theo quy định của pháp luật.		Chuyển nội dung quy định về Nghị định

	Điều 85. 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.		Quy định được chuyển xuống phần nội dung bảo hiểm của hàng hải và đường thủy.
		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.	kế thừa, tập hợp và hệ thống hóa các quy định hiện hành trong Luật Giao thông đường thủy nội địa và các văn bản hướng dẫn về vận chuyển hành khách, hành lý bằng đường thủy nội địa, bao gồm các nội dung về quyền, nghĩa vụ của người vận chuyển, hành khách; trách nhiệm bồi thường thiệt hại; điều kiện vận chuyển, bảo đảm an toàn và xử lý vi phạm. Dự thảo đã chuyển các quy định chi tiết về quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên sang giao Chính phủ quy định, nhằm tinh gọn nội dung của Luật, bảo đảm linh hoạt trong điều chỉnh theo đặc thù vận tải thủy nội địa (đa dạng phương tiện, quy mô nhỏ lẻ, điều kiện khai thác khác nhau giữa các vùng). Đồng thời, cách tiếp cận này tạo điều kiện kịp thời cập nhật quy định phù hợp với thực tiễn và yêu cầu quản lý an toàn giao thông đường thủy.
	Điều 86. Hợp đồng vận tải hàng hóa, giấy gửi hàng hóa và giấy vận chuyển 1. Hợp đồng vận tải hàng hóa là sự thỏa thuận giữa người kinh doanh vận tải và	**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:	- Khoản 1: Bổ sung mới quy định liên quan đến hình thức vận tải hàng hóa nhằm phân định rõ các loại hình vận tải trong thực tiễn nhưng chưa được quy định đầy đủ, thống nhất trong Luật

	người thuê vận tải, trong đó xác định quan hệ về quyền và nghĩa vụ của hai bên. Hợp đồng vận tải được lập thành văn bản hoặc theo các hình thức khác mà hai bên thỏa thuận. 2. Giấy gửi hàng hóa là bộ phận của hợp đồng vận tải do người thuê vận tải lập và gửi cho người kinh doanh vận tải trước khi giao hàng hóa. Giấy gửi hàng hóa có thể lập cho cả khối lượng hàng hóa thuê vận tải hoặc theo từng chuyến do hai bên thỏa thuận trong hợp đồng. Giấy gửi hàng hóa phải ghi rõ loại hàng hóa; ký hiệu, mã hiệu hàng hóa; số lượng, trọng lượng hàng hóa; nơi giao hàng hóa, nơi nhận hàng hóa; tên và địa chỉ của người gửi hàng; tên và địa chỉ của người nhận hàng; những yêu cầu khi xếp, dỡ, vận tải hàng hóa. 3. Giấy vận chuyển là chứng từ giao nhận hàng hóa giữa người kinh doanh vận tải và người thuê vận tải, là chứng cứ để giải quyết tranh chấp. 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. 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	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	Giao thông đường thủy nội địa 2004, cụ thể: Thực tiễn cho thấy, ngoài hoạt động vận tải kinh doanh thu tiền cước, nhiều cơ quan, doanh nghiệp đang sử dụng tàu thuyền để vận chuyển hàng hóa phục vụ nội bộ (như nguyên vật liệu, sản phẩm, thiết bị…) nhưng chưa có quy định pháp lý rõ ràng để phân biệt với hoạt động kinh doanh vận tải. Việc phân định này giúp tránh áp dụng tràn lan các điều kiện kinh doanh đối với hoạt động không mang tính thương mại, đồng thời vẫn bảo đảm yêu cầu quản lý về an toàn, môi trường và trách nhiệm pháp lý của chủ phương tiện. - Khoản 2,3,4 cơ bản giữ nguyên của Điều 86 Luật Giao thông đường thủy nội địa.

	chuyển; xác nhận của người kinh doanh vận tải về tình trạng hàng hóa nhận 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 87. Quyền và nghĩa vụ của người kinh doanh vận tải hàng hóa 1. Người kinh doanh vận tải hàng hóa có quyền: a) Yêu cầu người thuê vận tải cung cấp các thông tin cần thiết về hàng hóa để ghi vào giấy vận chuyển và có quyền kiểm tra tính xác thực của các thông tin đó; b) Yêu cầu người thuê vận tải thanh toán đủ cước phí vận tải và các chi phí phát sinh; yêu cầu người thuê vận tải bồi thường thiệt hại do vi phạm thỏa thuận trong hợp đồng; c) Từ chối vận tải nếu người thuê vận tải không giao hàng hóa theo thỏa thuận trong hợp đồng; d) Yêu cầu giám định hàng hóa khi cần thiết;	**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	Chuyển nội dung quy định về Nghị định

	đ) Lưu giữ hàng hóa trong trường hợp người thuê vận tải không thanh toán đủ cước phí vận tải và chi phí phát sinh theo thỏa thuận trong hợp đồng. 2. Người kinh doanh vận tải hàng hóa có nghĩa vụ: a) Cung cấp phương tiện đúng loại, đúng địa điểm; bảo quản hàng hóa trong quá trình vận tải và giao hàng hóa cho người nhận hàng theo thỏa thuận trong hợp đồng; b) Thông báo cho người thuê vận tải biết thời gian phương tiện đến cảng, bến và thời gian phương tiện đã làm xong thủ tục vào cảng, bến. Thời điểm thông báo do các bên thỏa thuận trong hợp đồng; c) Hướng dẫn xếp, dỡ hàng hóa trên phương tiện; d) Bồi thường thiệt hại cho người thuê vận tải do mất mát, hư hỏng toàn bộ hoặc một phần hàng hóa xảy ra trong quá trình vận tải từ lúc nhận hàng đến lúc giao hàng, trừ trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 94 của Luật này.		
	Điều 88. Quyền và nghĩa vụ của người thuê vận tải hàng hóa 1. Người thuê vận tải hàng hóa có quyền: a) Từ chối xếp hàng hóa lên phương tiện mà người kinh doanh vận tải đã bố trí nếu phương tiện không phù hợp để vận tải loại hàng hóa đã thỏa thuận trong hợp đồng; b) Yêu cầu người kinh doanh vận tải giao hàng hóa đúng địa điểm, thời gian đã thỏa thuận trong hợp đồng;		Chuyển nội dung quy định về Nghị định

	c) Yêu cầu người kinh doanh vận tải bồi thường thiệt hại theo quy định tại điểm d khoản 2 Điều 87 của Luật này. 2. Người thuê vận tải hàng hóa có nghĩa vụ: a) Chuẩn bị đầy đủ giấy tờ hợp pháp về hàng hóa trước khi giao hàng hóa cho người kinh doanh vận tải; đóng gói hàng hóa đúng quy cách, ghi ký hiệu, mã hiệu hàng hóa đầy đủ và rõ ràng; giao hàng hóa cho người kinh doanh vận tải đúng địa điểm, thời gian và các nội dung khác ghi trong giấy gửi hàng hóa; b) Thanh toán cước phí vận tải và chi phí phát sinh cho người kinh doanh vận tải hàng hóa; đối với hợp đồng thực hiện trong một chuyến thì phải thanh toán đủ sau khi hàng hóa đã xếp lên phương tiện, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng; đối với hợp đồng thực hiện trong một thời gian dài, nhiều chuyến thì hai bên thỏa thuận định kỳ thanh toán, nhưng phải thanh toán đủ cước phí vận tải theo hợp đồng trước khi kết thúc chuyến cuối cùng, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng; c) Cử người áp tải hàng hóa trong quá trình vận tải đối với loại hàng hóa bắt buộc phải có người áp tải.		
	Điều 89. Quyền và nghĩa vụ của người nhận hàng 1. Người nhận hàng có quyền: a) Nhận và kiểm tra hàng hóa nhận được theo giấy vận chuyển; b) Yêu cầu người kinh doanh vận tải thanh toán chi phí phát sinh do giao hàng hóa chậm;		Chuyển nội dung quy định về Nghị định

	c) Yêu cầu hoặc thông báo cho người thuê vận tải yêu cầu người kinh doanh vận tải bồi thường thiệt hại do mất mát, hư hỏng hàng hóa; d) Yêu cầu giám định hàng hóa khi cần thiết. 2. Người nhận hàng có nghĩa vụ: a) Đến nhận hàng hóa đúng thời gian, địa điểm đã thỏa thuận; xuất trình giấy vận chuyển và giấy tờ tùy thân cho người kinh doanh vận tải trước khi nhận hàng hóa; b) Thanh toán chi phí phát sinh do việc nhận hàng hóa chậm; c) Thông báo cho người kinh doanh vận tải về mất mát, hư hỏng hàng hóa ngay khi nhận hàng hóa hoặc chậm nhất là ba ngày, kể từ ngày nhận hàng hóa nếu không thể phát hiện thiệt hại từ bên ngoài.		
	Điều 90. Xử lý hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi không có người nhận hoặc người nhận từ chối 1. Khi hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi đã được vận tải đến nơi trả hàng mà không có người nhận hoặc người nhận từ chối nhận thì người kinh doanh vận tải có quyền gửi hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi vào nơi an toàn, thích hợp và thông báo ngay cho người thuê vận tải biết; mọi chi phí phát sinh do người thuê vận tải chịu. 2. Sau ba mươi ngày, kể từ ngày người kinh doanh vận tải thông báo cho người thuê vận tải, nếu người kinh doanh vận tải không nhận được trả lời của người thuê vận tải hoặc người kinh doanh vận		Chuyển nội dung quy định về Nghị định

	tải không được thanh toán đầy đủ chi phí phát sinh thì người kinh doanh vận tải có quyền bán đấu giá hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi để trang trải chi phí phát sinh theo quy định của pháp luật về bán đấu giá; nếu hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi thuộc loại mau hỏng hoặc chi phí ký gửi quá lớn so với giá trị của hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi thì người kinh doanh vận tải có quyền bán đấu giá trước thời hạn trên, nhưng phải thông báo cho người thuê vận tải biết trước khi bán. 3. Hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi thuộc loại cấm lưu thông hoặc có quy định hạn chế vận chuyển mà không có người nhận hoặc người nhận từ chối nhận thì được giao cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền xử lý.		
	Điều 91. Bồi thường hàng hóa bị mất mát, hư hỏng 1. Khi người kinh doanh vận tải phải chịu trách nhiệm bồi thường đối với hàng hóa mất mát, hư hỏng toàn bộ hoặc một phần thì mức bồi thường được tính theo giá trị hàng hóa tại nơi và thời điểm mà hàng hóa được giao cho người nhận hàng. 2. Giá bồi thường đối với hàng hóa mất mát, hư hỏng do hai bên thỏa thuận theo giá thị trường tại thời điểm trả tiền bồi thường; trường hợp không xác định được giá thị trường thì tính theo giá trung bình của hàng hóa cùng loại, cùng chất lượng.		Chuyển nội dung quy định về Nghị định
	Điều 92. Thời hạn gửi yêu cầu bồi thường, thời hạn giải quyết bồi thường và thời hiệu khởi kiện		Chuyển nội dung quy định về Nghị định

	1. Thời hạn gửi yêu cầu bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi là hai mươi ngày, kể từ ngày hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi được giao cho người nhận hoặc ngày mà lẽ ra hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi phải được giao cho người nhận. Người kinh doanh vận tải phải giải quyết bồi thường trong thời hạn sáu mươi ngày, kể từ ngày có yêu cầu bồi thường của người thuê vận tải. 2. Thời hạn gửi yêu cầu bồi thường thiệt hại liên quan đến tính mạng, sức khỏe của hành khách là hai mươi ngày, kể từ thời điểm xảy ra thiệt hại. Người kinh doanh vận tải có trách nhiệm giải quyết yêu cầu bồi thường trong thời hạn sáu mươi ngày, kể từ ngày có yêu cầu bồi thường của hành khách hoặc của người đại diện hợp pháp của họ. 3. Trường hợp hai bên không giải quyết được yêu cầu bồi thường thì có quyền yêu cầu trọng tài kinh tế hoặc khởi kiện tại Tòa án theo quy định của pháp luật. Thời hiệu khởi kiện đòi bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi, đòi bồi thường thiệt hại liên quan đến tính mạng, sức khỏe là một năm, kể từ ngày hết thời hạn giải quyết yêu cầu bồi thường quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này.		
	Điều 93. Giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải 1. Người thuê vận tải căn cứ vào giá trị hàng hóa khai trong giấy vận chuyển và theo mức thiệt hại thực tế mà yêu cầu bồi		Chuyển nội dung quy định về Nghị định

	thường, nhưng không vượt quá giá trị hàng hóa đã ghi trong giấy vận chuyển. 2. Trường hợp người thuê vận tải không khai giá trị hàng hóa thì mức bồi thường được tính theo giá trung bình của hàng hóa cùng loại, nhưng không vượt quá mức bồi thường do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.		
	Điều 94. Miễn bồi thường 1. Người kinh doanh vận tải được miễn bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi trong các trường hợp sau đây: a) Do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi hoặc hao hụt ở mức cho phép; b) Do việc bắt giữ hoặc cưỡng chế của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với phương tiện, hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi; c) Do nguyên nhân bất khả kháng; d) Do lỗi của người thuê vận tải, người nhận hàng hoặc người áp tải hàng hóa. 2. Người thuê vận tải được miễn bồi thường vi phạm hợp đồng trong trường hợp quy định tại điểm c khoản 1 Điều này.		Chuyển nội dung quy định về Nghị định
	Điều 95. Vận tải hàng hóa nguy hiểm 1. Phương tiện vận tải hàng hóa nguy hiểm phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cho phép và phải có ký hiệu riêng. Người vận tải phải chấp hành đúng quy định về phòng chống độc hại, phòng chống cháy, nổ; phải có phương án ứng cứu sự cố tràn dầu khi vận tải xăng, dầu.		Nội dung quy định được chuyển về quy định chung cho cả hai lĩnh vực.

	2. Chính phủ quy định danh mục hàng hóa nguy hiểm và việc vận tải hàng hóa nguy hiểm trên đường thủy nội địa.		
	Điều 96. Vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng Việc vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng phải sử dụng loại phương tiện phù hợp với loại hàng hóa và phải có phương án bảo đảm an toàn trong quá trình vận tải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.	-	Chuyển nội dung quy định về Nghị định
	Điều 97. Vận tải động vật sống 1. Tùy theo loại động vật sống, người kinh doanh vận tải yêu cầu người thuê vận tải bố trí người áp tải để chăm sóc trong quá trình vận tải. 2. Người thuê vận tải chịu trách nhiệm về việc xếp, dỡ động vật sống theo hướng dẫn của người kinh doanh vận tải; trường hợp người thuê vận tải không thực hiện được thì phải trả cước phí xếp, dỡ cho người kinh doanh vận tải. 3. Việc vận tải động vật sống trên đường thủy nội địa phải tuân theo quy định của pháp luật về vệ sinh, phòng dịch, bảo vệ môi trường.		Chuyển nội dung quy định về Nghị định
	Điều 98. Vận tải thi hài, hài cốt 1. Thi hài, hài cốt được vận tải phải có người áp tải. 2. Thi hài phải được để trong hòm kín và đặt ở khoang riêng. 3. Thi hài, hài cốt chỉ được vận tải khi có đủ giấy tờ theo quy định của pháp luật.		Chuyển nội dung quy định về Nghị định
	Điều 98a. Thuê phương tiện[97] 1. Thuê phương tiện được thực hiện thông qua hợp đồng bằng văn bản giữa	**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.	Kế thừa quy định tại Luật Giao thông Đường thủy nội địa

	chủ phương tiện và người thuê phương tiện. 2. Các hình thức thuê phương tiện gồm: a) Thuê phương tiện 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;	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	

	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.	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. **TỔN THẤT CHUNG TỔN THẤT RIÊNG**	
Điều 292. Tổn thất chung 1. Tổn thất chung là những hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hóa, hành lý, giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách thoát khỏi hiểm họa chung. 2. Chỉ những mất mát, hư hỏng và chi phí là hậu quả trực tiếp của hành động gây ra tổn thất chung mới được tính vào tổn thất chung. 3. Mọi mất mát, hư hỏng và chi phí liên quan đến các thiệt hại đối với môi trường hoặc là hậu quả của việc rò rỉ hoặc thải các chất gây ô nhiễm từ tài sản trên tàu trong hành trình chung trên biển không được tính vào tổn thất chung trong bất kỳ trường hợp nào. 4. Tiền phạt do dỡ hàng chậm và bất kỳ tổn thất hay thiệt hại phải chịu hoặc các chi phí phải trả do chậm trễ dù trong hay sau hành trình và bất kỳ thiệt hại gián tiếp nào khác không được tính vào tổn thất chung.		**Điều 121. Tổn thất chung** 1. Tổn thất chung là những hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hóa, hành lý, giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách thoát khỏi hiểm họa chung. 2. Chỉ những mất mát, hư hỏng và chi phí là hậu quả trực tiếp của hành động gây ra tổn thất chung mới được tính vào tổn thất chung. 3. Mọi mất mát, hư hỏng và chi phí liên quan đến các thiệt hại đối với môi trường hoặc là hậu quả của việc rò rỉ hoặc thải các chất gây ô nhiễm từ tài sản trên tàu trong hành trình chung trên biển không được tính vào tổn thất chung trong bất kỳ trường hợp nào. 4. Tiền phạt do dỡ hàng chậm và bất kỳ tổn thất hay thiệt hại phải chịu hoặc các chi phí phải trả do chậm trễ dù trong hay sau hành trình và bất kỳ thiệt hại gián tiếp nào khác không được tính vào tổn thất chung. 5. Chi phí đặc biệt vượt quá mức cần thiết chỉ được tính vào tổn thất chung	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

5. Chi phí đặc biệt vượt quá mức cần thiết chỉ được tính vào tổn thất chung trong giới hạn hợp lý đối với từng trường hợp cụ thể.		trong giới hạn hợp lý đối với từng trường hợp cụ thể.	
Điều 293. Phân bổ tổn thất chung 1. Tổn thất chung được phân bổ theo tỷ lệ trên cơ sở giá trị phần tổn thất trong hành động gây ra tổn thất chung và phần cứu được tại thời điểm và nơi tàu kết thúc hành trình ngay sau khi xảy ra tổn thất chung. 2. Các quy định tại khoản 1 Điều này cũng được áp dụng đối với trường hợp hiểm họa phát sinh do lỗi của người cùng có lợi ích trong tổn thất chung hoặc của người thứ ba. 3. Việc phân bổ tổn thất chung không loại trừ quyền của người liên quan đòi người có lỗi phải bồi thường cho mình. 4. Các nguyên tắc dùng để xác định cụ thể giá trị tổn thất và giá trị phân bổ tổn thất chung do các bên thỏa thuận trong hợp đồng. Trường hợp không có thỏa thuận trong hợp đồng thì người phân bổ tổn thất chung căn cứ vào các quy định của Chương này và tập quán quốc tế để giải quyết. **Điều 294. Phân bổ tổn thất chung cho hàng hóa bốc lậu lên tàu** Tổn thất của hàng hóa bốc lậu lên tàu hoặc khai sai về chủng loại và giá trị không được tính vào tổn thất chung; nếu hàng hóa đó cũng được cứu thoát khỏi hiểm họa chung thì cũng phải chịu một giá trị phân bổ tương ứng.		**Điều 122. Phân bổ tổn thất chung** 1. Tổn thất chung được phân bổ theo tỷ lệ trên cơ sở giá trị phần tổn thất trong hành động gây ra tổn thất chung và phần cứu được tại thời điểm và nơi tàu kết thúc hành trình ngay sau khi xảy ra tổn thất chung. 2. Các quy định tại khoản 1 Điều này cũng được áp dụng đối với trường hợp hiểm họa phát sinh do lỗi của người cùng có lợi ích trong tổn thất chung hoặc của người thứ ba. 3. Việc phân bổ tổn thất chung không loại trừ quyền của người liên quan đòi người có lỗi phải bồi thường cho mình. 4. Các nguyên tắc dùng để xác định cụ thể giá trị tổn thất và giá trị phân bổ tổn thất chung do các bên thỏa thuận trong hợp đồng. Trường hợp không có thỏa thuận trong hợp đồng thì người phân bổ tổn thất chung căn cứ vào các quy định của Chương này và tập quán quốc tế để giải quyết. **5. Phân bổ tổn thất chung cho hàng hóa bốc lậu lên tàu** Tổn thất của hàng hóa bốc lậu lên tàu hoặc khai sai về chủng loại và giá trị không được tính vào tổn thất chung; nếu hàng hóa đó cũng được cứu thoát khỏi hiểm họa chung thì cũng phải chịu một giá trị phân bổ tương ứng.	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

Điều 295. Tổn thất riêng Mọi tổn thất về tàu, hàng hóa, hành lý, giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách không được tính vào tổn thất chung theo nguyên tắc quy định tại Điều 292 của Bộ luật này được gọi là tổn thất riêng. Người bị thiệt hại không được bồi thường, nếu không chứng minh được tổn thất xảy ra do lỗi của người khác.		**Điều 123. Tổn thất riêng** Mọi tổn thất về tàu, hàng hóa, hành lý, giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách không được tính vào tổn thất chung theo nguyên tắc quy định tại Điều 292 của Bộ luật này được gọi là tổn thất riêng. Người bị thiệt hại không được bồi thường, nếu không chứng minh được tổn thất xảy ra do lỗi của người khác.	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.
Điều 296. Tuyên bố tổn thất chung và chỉ định người phân bổ tổn thất chung 1. Việc xác định tổn thất chung, giá trị tổn thất và phân bổ tổn thất chung do người phân bổ tổn thất chung thực hiện theo chỉ định của chủ tàu. 2. Chủ tàu là người duy nhất có quyền tuyên bố tổn thất chung và chỉ định người phân bổ tổn thất chung của mình chậm nhất là 30 ngày kể từ ngày tuyên bố tổn thất chung.		**Điều 124. Tuyên bố tổn thất chung và chỉ định người phân bổ tổn thất chung** 1. Việc xác định tổn thất chung, giá trị tổn thất và phân bổ tổn thất chung do người phân bổ tổn thất chung thực hiện theo chỉ định của chủ tàu. 2. Chủ tàu là người duy nhất có quyền tuyên bố tổn thất chung và chỉ định tổ chức, cá nhân phân bổ tổn thất chung của mình chậm nhất là 30 ngày kể từ ngày tuyên bố tổn thất chung. **3. Chính phủ quy định chi tiết điều này.**	Kế thừa quy định, đồng thời, **b**ổ sung nội dung Chính phủ quy định chi tiết do nội dung này có tính chất kỹ thuật cao, liên quan đến phương pháp xác định, tính toán và phân bổ tổn thất, trình tự, thủ tục chỉ định và hoạt động của người phân bổ tổn thất chung. Các nội dung này thường được áp dụng theo thông lệ quốc tế (như quy tắc York – Antwerp) và có thể thay đổi theo thực tiễn, do đó cần quy định linh hoạt ở cấp dưới luật.
Điều 297. Thời hiệu khởi kiện về tổn thất chung 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.			Nội dung quy định đã được tích hợp vào Điều thời hạn khởi kiện chung
		Chương IX. **BẢO HIỂM**	
		Mục 1. **BẢO HIỂM HÀNG HẢI**	
Điều 303. Hợp đồng 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	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

1. Hợp đồng bảo hiểm hàng hải là hợp đồng bảo hiểm các rủi ro hàng hải, theo đó người được bảo hiểm phải nộp phí bảo hiểm theo thỏa thuận và người bảo hiểm cam kết bồi thường cho người được bảo hiểm những tổn thất hàng hải thuộc trách nhiệm bảo hiểm theo cách thức và điều kiện đã thỏa thuận trong hợp đồng. Rủi ro hàng hải là những rủi ro xảy ra liên quan đến hành trình đường biển, bao gồm các rủi ro của biển, cháy, nổ, chiến tranh, cướp biển, trộm cắp, kê biên, quản thúc, giam giữ, ném hàng xuống biển, trưng thu, trưng dụng, trưng mua, hành vi bất hợp pháp 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.		đó người được bảo hiểm phải nộp phí bảo hiểm theo thỏa thuận và người bảo hiểm cam kết bồi thường cho người được bảo hiểm những tổn thất hàng hải thuộc trách nhiệm bảo hiểm theo cách thức và điều kiện đã thỏa thuận trong hợp đồng. Rủi ro hàng hải là những rủi ro xảy ra liên quan đến hành trình đường biển, bao gồm các rủi ro của biển, cháy, nổ, chiến tranh, cướp biển, trộm cắp, kê biên, quản thúc, giam giữ, ném hàng xuống biển, trưng thu, trưng dụng, trưng mua, hành vi bất hợp pháp 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 304. Đối tượng bảo hiểm hàng hải 1. Đối tượng bảo hiểm hàng hải là bất kỳ quyền lợi vật chất nào có thể quy		**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:	Kế thừa quy định, đồng thời, bổ sung thêm đối tượng bảo hiểm là hành khách, hành lý, tiền lương và các khoản thu khác của thuyền viên bảo đảm bao quát đầy đủ các lợi ích kinh tế phát sinh trong hoạt động hàng hải hiện đại.

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, 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 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.		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 305. 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		**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	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

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.		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 306. Tái bảo hiểm 1. Người bảo hiểm có thể tái bảo hiểm đối tượng bảo hiểm mà mình đã nhận bảo hiểm cho người khác. 2. Hợp đồng tái bảo hiểm độc lập với hợp đồng bảo hiểm gốc, người bảo		**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	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

hiểm gốc vẫn phải chịu trách nhiệm đối với người được bảo hiểm. **Điều 313. Bảo hiểm trùng** 1. 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. 2. 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.		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 307. 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 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 chuyến là đơn bảo hiểm cấp cho đối tượng bảo hiểm từ một địa điểm này đến một hoặc nhiều địa điểm khác;		**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 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 chuyến 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;	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

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.		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 308. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm 1. Người được bảo hiểm có nghĩa vụ cung cấp cho người bảo hiểm biết tất cả thông tin mà mình biết hoặc phải biết liên quan đến việc giao kết hợp đồng bảo hiểm có thể ảnh hưởng đến việc xác định khả năng xảy ra rủi ro hoặc quyết định của người bảo hiểm về việc nhận bảo hiểm và các điều kiện bảo hiểm, trừ thông tin mà mọi người biết hoặc người bảo hiểm đã biết hoặc phải biết. 2. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm quy định tại khoản 1 Điều này được áp dụng đối với người đại diện của người được bảo hiểm.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định
Điều 309. Đương nhiên chấm dứt hiệu lực hợp đồng bảo hiểm hàng hải Hợp đồng bảo hiểm hàng hải đương nhiên chấm dứt hiệu lực, nếu vào thời điểm giao kết hợp đồng, rủi ro được bảo hiểm đã xảy ra hoặc không có khả năng xảy ra trong thực tế; trong trường hợp này, người bảo hiểm không phải bồi thường nhưng vẫn có quyền thu phí bảo hiểm theo hợp đồng, trừ trường hợp trước khi giao kết, người bảo hiểm đã biết về sự kiện đó.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.
Điều 310. Quyền chấm dứt hợp đồng bảo hiểm 1. Trường hợp người được bảo hiểm cố ý vi phạm nghĩa vụ quy định tại Điều 308 của Bộ luật này thì người bảo hiểm có quyền chấm dứt			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.

hợp đồng. Trường hợp người được bảo hiểm không có lỗi trong việc khai báo không chính xác hoặc không khai báo theo quy định tại Điều 308 của Bộ luật này thì người bảo hiểm không có quyền chấm dứt hợp đồng, nhưng có quyền thu thêm phí bảo hiểm ở mức hợp lý. 2. Trước khi trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu, người được bảo hiểm có thể yêu cầu chấm dứt hợp đồng bảo hiểm hàng hải, nhưng phải trả cho người bảo hiểm các chi phí hành chính và người bảo hiểm phải hoàn trả phí bảo hiểm cho người được bảo hiểm. 3. Người bảo hiểm và người được bảo hiểm không được chấm dứt hợp đồng sau khi trách nhiệm bảo hiểm đã bắt đầu, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng. Trường hợp trong hợp đồng có thỏa thuận về việc hợp đồng có thể bị chấm dứt sau khi trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu và người được bảo hiểm yêu cầu chấm dứt hợp đồng thì người bảo hiểm có quyền thu phí kể từ ngày trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu cho đến ngày chấm dứt hợp đồng và việc hoàn phí được tính tương ứng với thời gian còn lại. Trường hợp người bảo hiểm yêu cầu chấm dứt hợp đồng thì phí bảo hiểm của thời gian còn lại được hoàn trả cho người được bảo hiểm kể từ ngày yêu cầu chấm dứt đến ngày hết hạn hợp đồng. 4. Các quy định tại khoản 2 Điều này không áp dụng trong trường hợp			

người được bảo hiểm yêu cầu chấm dứt hợp đồng bảo hiểm hàng hóa và hợp đồng bảo hiểm chuyến đối với tàu biển sau khi trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu.			
Điều 311. 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		**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	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

và thời điểm bắt đầu bảo hiểm cộng với phí bảo hiểm. **Điều 312. Số tiền bảo hiểm** 1. 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. 2. 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. 3. 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.		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.	
Mục 3. **CHUYỂN NHƯỢNG THEO HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HẢI**			
Điều 314. 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.		**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.	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

Điều 315. 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.		3. Cách thức chuyển nhượng đơn bảo hiểm hàng hải Đơn bảo hiểm hàng hải có thể chuyển nhượng bằng cách người được bảo hiểm ký bổ sung trên đơn hoặc theo tập quán thương mại.	
Mục 4. **BẢO HIỂM BAO**			
Điều 316. Bảo hiểm bao 1. Bảo hiểm bao là loại bảo hiểm trọn gói, được áp dụng đối với đối tượng bảo hiểm là một loại hàng hóa hoặc một số hàng hóa mà người được bảo hiểm gửi đi hoặc nhận được trong một thời hạn nhất định. 2. Người bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm bao có nghĩa vụ cấp đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm cho mỗi chuyến hàng hoặc cho từng đơn vị hàng hóa theo yêu cầu của người được bảo hiểm.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.
Điều 317. Thực hiện hợp đồng bảo hiểm bao 1. Người được bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm bao có nghĩa vụ thông báo ngay cho người bảo hiểm biết sau khi nhận được các thông tin liên quan đến việc gửi hàng hoặc nhận hàng và mỗi lần đều phải thông báo tên tàu biển, tuyến hành trình, hàng hóa và số tiền bảo hiểm, kể cả trường hợp người bảo hiểm nhận được thông báo thì có thể hàng đã được gửi hoặc đã đến cảng trả hàng. 2. Trường hợp người được bảo hiểm cố ý hoặc do cẩu thả mà không thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 1			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.

Điều này thì người bảo hiểm có quyền chấm dứt hợp đồng bảo hiểm bao và vẫn được hưởng phí bảo hiểm tương tự như trong trường hợp hợp đồng được thực hiện.			
Điều 318. Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm bao Các bên có quyền yêu cầu chấm dứt hợp đồng bảo hiểm bao với điều kiện phải thông báo cho nhau biết trước 90 ngày.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.
Mục 5. **THỰC HIỆN HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HẢI**			
Điều 319. Nộp phí bảo hiểm Người được bảo hiểm có nghĩa vụ nộp phí bảo hiểm cho người bảo hiểm ngay sau khi ký kết hợp đồng hoặc ngay sau khi được cấp đơn bảo hiểm, giấy chứng nhận bảo hiểm, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận khác.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.
Điều 320. Thông báo rủi ro gia tăng 1. Sau khi hợp đồng bảo hiểm được giao kết mà có bất kỳ thay đổi nào về rủi ro được bảo hiểm làm tăng mức độ rủi ro thì người được bảo hiểm có trách nhiệm thông báo cho người bảo hiểm về sự thay đổi đó ngay khi họ biết. 2. Trường hợp người được bảo hiểm vi phạm các quy định tại khoản 1 Điều này, người bảo hiểm có quyền từ chối bồi thường một phần hoặc toàn bộ số tiền bảo hiểm.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.
Điều 321. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm khi xảy ra tổn thất			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.

1. Trường hợp xảy ra tổn thất liên quan đến rủi ro hàng hải đã được bảo hiểm, người được bảo hiểm có nghĩa vụ tiến hành mọi biện pháp cần thiết để ngăn ngừa, hạn chế tổn thất và bảo đảm cho việc thực hiện quyền khiếu nại của người bảo hiểm với người có lỗi gây ra tổn thất. Khi thực hiện nghĩa vụ này, người được bảo hiểm phải thực hiện theo chỉ dẫn hợp lý của người bảo hiểm. 2. Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với tổn thất xảy ra do người được bảo hiểm quá cẩu thả hoặc cố ý không thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 1 Điều này.			
Điều 322. Trách nhiệm bồi hoàn của người bảo hiểm Người bảo hiểm có trách nhiệm bồi hoàn cho người được bảo hiểm mọi chi phí hợp lý và cần thiết do người được bảo hiểm sử dụng để ngăn ngừa, hạn chế tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm; những chi phí để thực hiện các chỉ dẫn của người bảo hiểm quy định tại Điều 321 của Bộ luật này hoặc chi phí xác định nguyên nhân, mức độ tổn thất thuộc phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm và chi phí đóng góp vào tổn thất chung. Các chi phí này phải được bồi hoàn theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị bảo hiểm.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.
Điều 323. Trách nhiệm bồi thường tổn thất của người bảo hiểm 1. Người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường cho những tổn thất là hậu			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.

quả trực tiếp của rủi ro được bảo hiểm trong phạm vi số tiền bảo hiểm và bồi hoàn những chi phí quy định tại Điều 322 của Bộ luật này, mặc dù tổng số tiền phải trả cho người được bảo hiểm có thể vượt quá số tiền bảo hiểm. 2. Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với những tổn thất xảy ra do hành động cố ý hoặc quá cẩu thả của người được bảo hiểm, nhưng vẫn phải chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất phát sinh do sơ suất hoặc sai lầm của thuyền trưởng đồng thời cũng là người được bảo hiểm trong việc điều khiển, quản trị tàu và các tổn thất do lỗi của thuyền bộ, hoa tiêu hàng hải. 3. Hợp đồng bảo hiểm thân tàu có thể mở rộng để bồi thường thêm các tổn thất liên quan đến các trách nhiệm trong tai nạn đâm va thì ngoài trách nhiệm bồi thường các tổn thất của đối tượng bảo hiểm, người bảo hiểm còn có trách nhiệm bồi thường tổn thất của người thứ ba, nếu người được bảo hiểm phải chịu trách nhiệm về tổn thất do tai nạn đâm va, mặc dù tổng số tiền bồi thường có thể vượt quá số tiền bảo hiểm. 4. Trường hợp xảy ra rủi ro hàng hải thuộc phạm vi bảo hiểm của hợp đồng bảo hiểm thì người bảo hiểm có thể bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm để được miễn mọi trách nhiệm khác theo các điều kiện đã thỏa thuận trong hợp đồng. Trong trường hợp			

này, người bảo hiểm phải thông báo ý định của mình cho người được bảo hiểm trong thời hạn 07 ngày kể từ ngày nhận được thông báo của người được bảo hiểm về rủi ro hàng hải đã xảy ra và hậu quả của nó; người bảo hiểm không được đòi quyền sở hữu đối tượng bảo hiểm, nếu toàn bộ số tiền bảo hiểm thấp hơn giá trị bảo hiểm. Ngoài việc bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm, người bảo hiểm còn phải bồi hoàn những chi phí nhằm mục đích ngăn ngừa, hạn chế tổn thất hoặc để sửa chữa, khôi phục đối tượng bảo hiểm mà người được bảo hiểm đã chi trước khi nhận được thông báo của người bảo hiểm.			
Điều 324. Bồi thường tổn thất xảy ra kế tiếp nhau 1. Người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm đối với các tổn thất xảy ra kế tiếp nhau, mặc dù tổng giá trị tổn thất có thể vượt quá số tiền bảo hiểm, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng. 2. Trường hợp đối tượng bảo hiểm bị tổn thất bộ phận mà vẫn chưa được sửa chữa hoặc bồi thường và tiếp sau đó lại xảy ra tổn thất toàn bộ thì người được bảo hiểm chỉ được bồi thường tổn thất toàn bộ. 3. Quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này không loại trừ trách nhiệm của người bảo hiểm đối với việc bồi hoàn chi phí liên quan đến việc thực			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.

hiện trách nhiệm quy định tại Điều 323 của Bộ luật này.			
Điều 325. Miễn trách nhiệm đối với người bảo hiểm 1. Trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm, khi bảo hiểm tàu biển và bảo hiểm đối với giá dịch vụ vận chuyển, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm về các tổn thất phát sinh trong trường hợp sau đây: a) Tàu biển không đủ khả năng an toàn đi biển vào lúc bắt đầu chuyến đi, trừ trường hợp tàu biển có khuyết tật ẩn tỳ hoặc khi xảy ra các tình huống không thể tránh khỏi mặc dù người được bảo hiểm đã có sự quan tâm thích đáng; b) Bốc lên tàu biển các chất hoặc vật liệu dễ nổ, dễ cháy hoặc những hàng hóa nguy hiểm khác không phù hợp với những quy định về việc vận chuyển loại hàng hóa này, nếu người được bảo hiểm biết nhưng người bảo hiểm không biết. 2. Trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm, khi bảo hiểm hàng hóa, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm về các tổn thất phát sinh trong trường hợp sau đây: a) Tính chất tự nhiên của hàng hóa; b) Hàng hóa rò rỉ, hao hụt hoặc hao mòn tự nhiên; c) Đóng gói không đúng quy cách hoặc không thích hợp;			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.

d) Chậm trễ trong việc cung ứng hàng hóa. 3. Trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với tổn thất của đối tượng bảo hiểm xảy ra do chiến tranh hoặc những hoạt động quân sự với bất kỳ tính chất nào và hậu quả của nó; bị cưỡng đoạt; gây rối; đình công hoặc những tổn thất xảy ra do hành động trưng thu, trưng dụng, trưng mua, bắt giữ, phá hủy tàu biển hoặc hàng hóa theo mệnh lệnh quân sự hoặc quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.			
Mục 6. CHUYỂN QUYỀN ĐÒI BỒI THƯỜNG			
Điều 326. Chuyển quyền đòi bồi thường Khi đã trả tiền bồi thường cho người được bảo hiểm, người bảo hiểm được quyền truy đòi người có lỗi gây ra tổn thất đó (sau đây gọi là người thứ ba) trong phạm vi số tiền đã trả. Người bảo hiểm thực hiện quyền này theo quy định đối với người được bảo hiểm.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.
Điều 327. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm trong việc đòi người thứ ba 1. Người được bảo hiểm có nghĩa vụ cung cấp cho người bảo hiểm mọi tin tức, tài liệu, bằng chứng mà mình có và phải áp dụng những biện pháp cần thiết để người bảo hiểm có thể thực hiện quyền truy đòi người thứ ba.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.

2. Trường hợp người được bảo hiểm không thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 1 Điều này hoặc có lỗi làm cho quyền truy đòi của người bảo hiểm không thể thực hiện được thì người bảo hiểm được miễn trả toàn bộ tiền bồi thường hoặc được giảm ở mức hợp lý. 3. Trường hợp người được bảo hiểm đã nhận tiền bồi thường tổn thất do bên thứ ba trả thì người bảo hiểm chỉ có nghĩa vụ trả phần tiền chênh lệch giữa số tiền phải bồi thường theo hợp đồng bảo hiểm và số tiền mà người được bảo hiểm đã nhận từ người thứ ba.			
Điều 328. Bảo lãnh đóng góp tổn thất chung 1. Người bảo hiểm phải ký bảo lãnh đóng góp tổn thất chung trong phạm vi số tiền bảo hiểm trên cơ sở cam kết đóng góp tổn thất chung của người được bảo hiểm, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm. 2. Khi phân bổ tổn thất chung, người được bảo hiểm có nghĩa vụ quan tâm thích đáng các quyền lợi của người bảo hiểm.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.
Mục 7. **TỪ BỎ ĐỐI TƯỢNG BẢO HIỂM**			
Điều 329. Quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm 1. Người được bảo hiểm có quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm và chuyển cho người bảo hiểm quyền và nghĩa vụ của mình liên quan đến đối tượng bảo			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.

hiểm để nhận tiền bồi thường tổn thất toàn bộ, nếu đối tượng bảo hiểm bị tổn thất toàn bộ là không thể tránh khỏi hoặc việc ngăn ngừa tổn thất đó gây ra chi phí quá cao so với giá trị của đối tượng bảo hiểm. 2. Quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm có thể được áp dụng trong trường hợp tàu biển bị chìm đắm, bị cưỡng đoạt, bị hư hỏng do tai nạn mà không thể sửa chữa được hoặc chi phí sửa chữa, phục hồi, chuộc tàu biển là không có hiệu quả kinh tế. 3. Quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm quy định tại khoản 2 Điều này cũng được áp dụng đối với hàng hóa, kể cả trường hợp chi phí sửa chữa, vận chuyển hàng hóa đến cảng trả hàng là quá cao so với giá thị trường của hàng hóa đó tại cảng trả hàng.			
Điều 330. Cách thức và thời hạn thực hiện quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm 1. Việc thực hiện quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm phải được tuyên bố bằng văn bản ghi rõ căn cứ áp dụng quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm. 2. Tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm phải được gửi cho người bảo hiểm trong thời hạn hợp lý, nhưng không được quá 180 ngày kể từ ngày người được bảo hiểm biết về các sự kiện làm căn cứ để áp dụng quyền từ bỏ hoặc trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày kết thúc thời hạn bảo hiểm trong trường hợp tàu biển hoặc hàng hóa bị cưỡng đoạt hoặc bị mất quyền chiếm			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.

hữu vì những nguyên nhân khác; sau thời hạn quy định tại khoản này, người được bảo hiểm bị mất quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm, nhưng vẫn có quyền đòi bồi thường tổn thất. 3. Việc từ bỏ đối tượng bảo hiểm không được kèm theo bất kỳ điều kiện nào; nếu việc từ bỏ đã được chấp nhận thì người bảo hiểm và người được bảo hiểm không được quyền thay đổi quyết định của mình.			
Điều 331. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm khi tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm Khi tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm, người được bảo hiểm có nghĩa vụ cung cấp cho người bảo hiểm những thông tin liên quan đến quyền về tài sản đối với đối tượng bảo hiểm, các khoản bảo hiểm và hạn chế khác mà người được bảo hiểm biết.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.
Điều 332. Thời hạn chấp nhận hoặc từ chối việc từ bỏ đối tượng bảo hiểm của người bảo hiểm 1. Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm, người bảo hiểm có nghĩa vụ thông báo bằng văn bản cho người được bảo hiểm biết là chấp nhận hoặc từ chối việc từ bỏ; sau thời hạn này, người bảo hiểm mất quyền từ chối. 2. Quyền và nghĩa vụ liên quan đến đối tượng bảo hiểm được chuyển cho người bảo hiểm ngay sau khi người bảo hiểm thông báo chấp nhận việc từ bỏ; người bảo hiểm có thể không đòi quyền này.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.

3. Trường hợp việc tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm được thực hiện đúng quy định mà người bảo hiểm không chấp nhận việc từ bỏ thì người được bảo hiểm vẫn có quyền đòi bồi thường.			
Điều 333. Bồi thường tổn thất toàn bộ 1. Tổn thất toàn bộ ước tính là tổn thất do tàu biển, hàng hóa bị hư hỏng mà xét thấy không thể tránh khỏi tổn thất toàn bộ hoặc chi phí sửa chữa, phục hồi vượt quá giá trị của tàu biển sau khi sửa chữa hoặc vượt quá giá thị trường của hàng hóa đó tại cảng trả hàng; trong trường hợp này, người được bảo hiểm phải gửi tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm đến người bảo hiểm trước khi yêu cầu trả tiền bảo hiểm. 2. Tổn thất toàn bộ thực tế là tổn thất do tàu biển, hàng hóa bị phá hủy, hư hỏng toàn bộ mà không phục hồi được hoặc tàu biển mất tích cùng hàng hóa; trong trường hợp này, người được bảo hiểm có thể đòi người bảo hiểm bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm mà không phải tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm. 3. Trường hợp tàu biển mất tích là tàu biển được bảo hiểm có thời hạn, người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường nếu đã nhận được tin cuối cùng về tàu biển trước khi kết thúc thời hạn bảo hiểm. Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường nếu chứng minh được tàu biển mất			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.

tích sau khi thời hạn bảo hiểm kết thúc.			
Điều 334. Hoàn trả tiền bảo hiểm Trường hợp người bảo hiểm đã trả tiền bồi thường mà sau đó tàu biển lại thoát khỏi rủi ro hàng hải thì người bảo hiểm có quyền yêu cầu người được bảo hiểm tiếp tục sở hữu tàu biển đó và hoàn lại số tiền đã được bồi thường sau khi khấu trừ tiền bồi thường tổn thất bộ phận của tàu biển với điều kiện tổn thất bộ phận đó là hậu quả trực tiếp của rủi ro hàng hải được bảo hiểm.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.
Mục 8. **GIẢI QUYẾT BỒI THƯỜNG**			
Điều 335. Trách nhiệm giải quyết bồi thường Khi thanh toán tiền bồi thường tổn thất của đối tượng bảo hiểm, người bảo hiểm có quyền yêu cầu người được bảo hiểm trình bày về sự kiện liên quan, xuất trình tài liệu, bằng chứng cần thiết cho việc đánh giá sự kiện và mức độ tổn thất.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.
Điều 336. Thời hiệu khởi kiện liên quan đến hợp đồng bảo hiểm hàng hải Thời hiệu khởi kiện liên quan đến hợp đồng bảo hiểm hàng hải là 02 năm kể từ ngày phát sinh tranh chấp.			Chuyển nội dung quy định về Nghị định.
		Mục 2. **BẢO HIỂM ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**	
	Điều 85. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người kinh doanh vận tải đối với hành khách	**Điều 132. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người kinh doanh vận tải đối với hành khách**	Kế thừa quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa.

	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.	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 đên 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.	Bổ sung nhằm đảm bảo hành lang pháp lý cho các bên liên quan đến bảo hiểm hàng hải và đường thủy nội địa, là cơ sở chuyển quy định tại các Điều liên quan từ Bộ luật HHVN năm 2015 xuống Nghị định.
		CHương XI. DỊCH VỤ	
		Mục 1. **ĐẠI LÝ TÀU BIỂN**	
Điều 235. 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		**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	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

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.		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 236. 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.		**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.	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và bổ sung thêm nội dung từ khoản 3 từ Điều 242 Bộ luật này.
Điều 237. 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 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.	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015
Điều 238. 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 chu đáo quyền và lợi ích hợp pháp của người ủy thác; phải		**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 chu đáo quyền và lợi ích hợp pháp của người ủy thác; phải chấp hành các yêu cầu	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015

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.		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 239. 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.		**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.	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015
Điều 240. Giá dịch vụ đại lý tàu biển Giá dịch vụ đại lý tàu biển do các bên thỏa thuận, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.			Bãi bỏ quy định để đảm bảo phù hợp với nguyên tắc tự thỏa thuận của các bên.
Điều 241. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng đại lý tàu biển Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng đại lý tàu biển là 02 năm kể			Nội dung quy định được tích hợp vào Điều quy định thời hiệu khởi kiện

từ ngày phát sinh tranh chấp. (gộp vào điều thời hạn kiện chung)			
Điều 242. Điều kiện kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển 1. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển tại Việt Nam phải được thành lập theo quy định của pháp luật; trường hợp là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài phải bảo đảm phần vốn góp theo quy định. 2. Có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ đại lý tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế. 3. Nhân viên đại lý tàu biển phải là công dân Việt Nam và có chứng chỉ chuyên môn về đại lý tàu biển. (khoản 3 đưa vào Điều 236) 4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.			Bãi bỏ quy định để đảm bảo phù hợp với Luật Đầu tư năm 2025, đại lý tàu biển không phải là ngành nghề kinh doanh có điều kiện
Mục 2. MÔI GIỚI HÀNG HẢI			Bãi bỏ các quy định này do đã nằm trong phạm vi điều chỉnh chung của Bộ luật Dân sự.
Điều 244. Môi giới hàng hải và người môi giới hàng hải 1. Môi giới hàng hải là dịch vụ làm trung gian cho các bên liên quan trong việc giao dịch, đàm phán, ký kết hợp đồng vận chuyển, hợp đồng bảo hiểm hàng hải, hợp đồng thuê tàu, hợp đồng mua bán tàu biển, hợp đồng lai dắt tàu biển, hợp đồng thuê thuyền viên và các hợp đồng khác liên quan đến hoạt động hàng hải theo hợp đồng môi giới hàng hải. 2. Người môi giới hàng hải là người thực hiện dịch vụ môi giới hàng hải.			
Điều 245. Quyền và nghĩa vụ của người môi giới hàng hải			

1. Có quyền phục vụ các bên tham gia hợp đồng với điều kiện phải thông báo cho tất cả các bên biết việc đó và có nghĩa vụ quan tâm thích đáng đến quyền và lợi ích hợp pháp của các bên liên quan. 2. Được hưởng hoa hồng môi giới khi hợp đồng được ký kết do hoạt động trung gian của mình. Người môi giới và người được môi giới thỏa thuận về hoa hồng môi giới; nếu không có thỏa thuận trước thì hoa hồng môi giới được xác định trên cơ sở tập quán địa phương. 3. Có nghĩa vụ thực hiện công việc môi giới một cách trung thực. 4. Chịu trách nhiệm về tư cách pháp lý của các bên được môi giới trong thời gian môi giới. 5. Trách nhiệm của người môi giới hàng hải chấm dứt khi hợp đồng giữa các bên được giao kết, trừ trường hợp có thỏa thuận khác.			
Điều 246. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng môi giới hàng hải Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng môi giới hàng hải là 02 năm kể từ ngày phát sinh tranh chấp.			
		Mục 2. HOA TIÊU DẪN TÀU	
Điều 247. Chế độ hoa tiêu hàng hải tại Việt Nam 1. Việc sử dụng hoa tiêu hàng hải tại Việt Nam nhằm bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường; góp phần bảo vệ chủ quyền, thực hiện quyền	**Điều 73. Hoa tiêu đường thuỷ nội địa** 1. Phương tiện, tàu biển nước ngoài khi hoạt động trên đường thuỷ nội địa phải theo chế độ hoa tiêu bắt buộc. Phương tiện, tàu biển Việt Nam khi cần có thể yêu cầu hoa tiêu dẫn đường.	**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.	- Tích hợp quy định hoa tiêu đường thủy nội địa vào hoa tiêu hàng hải, trong đó: - Khoản 3 Điều 247. Các trường hợp không bắt buộc sử dụng hoa tiêu chuyển xuống quy định tại Nghị định do mang tính hướng dẫn thực hiện;

chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia. 2. Tàu thuyền Việt Nam và tàu thuyền nước ngoài khi hoạt động trong vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc của Việt Nam phải sử dụng hoa tiêu hàng hải Việt Nam dẫn tàu và trả chi phí dịch vụ hoa tiêu. 3. Các trường hợp không bắt buộc phải sử dụng dịch vụ hoa tiêu hàng hải: a) Vùng hoa tiêu hàng hải không bắt buộc; b) Tàu thuyền Việt Nam chở hành khách, chở dầu, khí hóa lỏng, xô hóa chất dưới 1.000 GT; các loại tàu thuyền khác của Việt Nam dưới 2.000 GT; c) Tàu thuyền nước ngoài dưới 100 GT; d) Tàu thuyền có thuyền trưởng là công dân Việt Nam đã được cấp giấy chứng nhận chuyên môn hoa tiêu hàng hải, giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải phù hợp với loại tàu thuyền và vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc mà tàu thuyền hoạt động được phép tự dẫn tàu. 4. Thuyền trưởng của tàu thuyền quy định tại khoản 3 Điều này có thể yêu cầu hoa tiêu dẫn tàu nếu thấy cần thiết.	2. Việc sử dụng hoa tiêu không làm miễn, giảm trách nhiệm chỉ huy của thuyền trưởng, kể cả trong trường hợp việc sử dụng hoa tiêu là bắt buộc. Thuyền trưởng có quyền lựa chọn hoa tiêu hoặc yêu cầu thay thế hoa tiêu. 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, hoạt động hoa tiêu; tiêu chuẩn và chứng chỉ chuyên môn của hoa tiêu.	2. Tàu thuyền Việt Nam và tàu thuyền nước ngoài khi hoạt động trong tuyến hoa tiêu và đường thuỷ 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.	- Sửa đổi vùng hoa tiêu thành tuyến hoa tiêu cho phù hợp với tuyến hoạt động của tàu thuyền; - Bổ sung quy định hoa tiêu dẫn tàu từ xa nhằm thích ứng với xu thế phát triển của khoa học công nghệ hiện đại.
Điều 248. Tổ chức hoa tiêu hàng hải Tổ chức hoa tiêu hàng hải là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ dẫn tàu thuyền đến, rời cảng biển, hoạt động	*(chưa có)*	**Điều 140. Tổ chức hoa tiêu hàng hải** 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	Kế thừa quy định của hoa tiêu hàng hải và bổ sung quy định hoa tiêu đường thủy nội địa cho phù hợp, thống nhất.

trong vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc của Việt Nam.		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 249. Địa vị pháp lý của hoa tiêu hàng hải 1. Hoa tiêu hàng hải 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 hàng hải. Việc sử dụng hoa tiêu hàng hải không miễn trách nhiệm chỉ huy tàu của thuyền trưởng. 2. Trong thời gian dẫn tàu, hoa tiêu hàng hải thuộc quyền chỉ huy của thuyền trưởng tàu được dẫn. 3. Thuyền trưởng có quyền lựa chọn hoa tiêu hàng hải hoặc đình chỉ hoạt động của hoa tiêu hàng hải và yêu cầu thay thế hoa tiêu hàng hải khác.		**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.	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.
Điều 250. Điều kiện hành nghề của hoa tiêu hàng hải 1. Là công dân Việt Nam. 2. Đủ tiêu chuẩn sức khỏe. 3. Có chứng chỉ chuyên môn hoa tiêu hàng hải. 4. Chỉ được phép dẫn tàu trong vùng hoa tiêu hàng hải phù hợp với giấy chứng nhận vùng hoa tiêu hàng hải được cấp. 5. Chịu sự quản lý của một tổ chức hoa tiêu hàng hải.		**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.	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.
Điều 251. Quyền và nghĩa vụ của hoa tiêu hàng hải khi dẫn tàu 1. Hoa tiêu hàng hải có quyền từ chối dẫn tàu, đồng thời phải thông báo	**Điều 74. Nhiệm vụ của hoa tiêu** 1. Trong thời gian dẫn phương tiện, tàu biển, hoa tiêu thuộc quyền chỉ huy của thuyền trưởng. Nhiệm vụ của hoa tiêu	**Điều 143. Quyền và nghĩa vụ của hoa tiêu hàng hải khi dẫn tàu** 1. Hoa tiêu có quyền từ chối dẫn tàu, đồng thời phải thông báo ngay cho Cảng vụ	Kế thừa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông Đường thủy nội địa và bổ sung có quan có thẩm quyền cho phù hợp với cơ cấu tổ chức mới.

ngay cho Cảng vụ hàng hải và tổ chức hoa tiêu hàng hải khi thuyền trưởng cố ý không thực hiện chỉ dẫn hoặc khuyến cáo hợp lý của mình. 2. Hoa tiêu hàng hải có nghĩa vụ thường xuyên chỉ dẫn cho thuyền trưởng biết về điều kiện hàng hải ở khu vực dẫn tàu; khuyến cáo thuyền trưởng về các hành động không phù hợp với quy định bảo đảm an toàn hàng hải và quy định khác của pháp luật có liên quan. 3. Hoa tiêu hàng hải có nghĩa vụ thông báo cho Cảng vụ hàng hải về tình hình dẫn tàu và những thay đổi có tính chất nguy hiểm về hàng hải mà mình phát hiện được trong khi dẫn tàu. 4. Hoa tiêu hàng hải phải thực hiện mẫn cán nghĩa vụ của mình. Việc dẫn tàu của hoa tiêu hàng hải kết thúc sau khi tàu đã thả neo, cập cầu cảng, đến vị trí thỏa thuận an toàn hoặc khi có hoa tiêu hàng hải khác thay thế. Hoa tiêu hàng hải không được phép rời tàu, nếu không có sự đồng ý của thuyền trưởng.	chỉ được coi là kết thúc sau khi phương tiện, tàu biển đã thả neo, cập cầu cảng hoặc đã đến vị trí thoả thuận một cách an toàn. Hoa tiêu không được phép rời phương tiện, tàu biển nếu chưa được sự đồng ý của thuyền trưởng. 2. Hoa tiêu có nghĩa vụ chỉ dẫn cho thuyền trưởng về tình trạng luồng ở khu vực dẫn phương tiện, tàu biển; kiến nghị với thuyền trưởng về các hành vi không phù hợp với quy định bảo đảm an toàn giao thông đường thuỷ nội địa và các quy định khác của pháp luật. Khi thuyền trưởng cố ý không thực hiện các chỉ dẫn hoặc khuyến nghị hợp lý của hoa tiêu thì hoa tiêu có quyền từ chối dẫn phương tiện, tàu biển với sự làm chứng của người thứ ba. 3. Hoa tiêu có nghĩa vụ thông báo cho Giám đốc Cảng vụ đường thuỷ nội địa về những thay đổi của luồng đã phát hiện trong khi dẫn phương tiện, tàu biển.	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 thuỷ 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 252. Nghĩa vụ của thuyền trưởng và chủ tàu khi sử dụng hoa tiêu hàng hải 1. Thuyền trưởng có nghĩa vụ thông báo chính xác cho hoa tiêu hàng hải tính năng và đặc điểm riêng của tàu; bảo đảm an toàn cho hoa tiêu hàng hải khi lên và rời tàu; cung cấp cho hoa tiêu hàng hải các tiện nghi làm	**Điều 75. Trách nhiệm của thuyền trưởng trong thời gian thuê hoa tiêu** 1. Thuyền trưởng có trách nhiệm thông báo cho hoa tiêu về tính năng và đặc điểm của phương tiện, tàu biển; bảo đảm an toàn cho hoa tiêu khi lên hoặc rời phương tiện, tàu biển; cung cấp cho hoa tiêu các điều kiện làm việc và sinh hoạt trong thời gian hoa tiêu ở trên phương tiện, tàu biển.	**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.	Giữ nguyên theo Điều 252 BLHHVN năm 2015

việc, phục vụ sinh hoạt trong suốt thời gian hoa tiêu hàng hải ở trên tàu. 2. Trường hợp xảy ra tổn thất do lỗi dẫn tàu của hoa tiêu hàng hải 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 hàng hải không thể rời tàu sau khi kết thúc nhiệm vụ thì thuyền trưởng phải ghé vào cảng gần nhất để hoa tiêu hàng hải rời tàu. Chủ tàu hoặc người khai thác tàu có trách nhiệm thu xếp đưa hoa tiêu hàng hải trở về nơi đã tiếp nhận và thanh toán chi phí liên quan.	2. Sau khi kết thúc nhiệm vụ, nếu hoa tiêu không thể rời phương tiện, tàu biển tại ví trí đã thoả thuận thì thuyền trưởng phải tìm biện pháp để hoa tiêu rời phương tiện, tàu biển và chịu chi phí để hoa tiêu trở về nơi đã tiếp nhận hoa tiêu. 3. Thuyền trưởng có trách nhiệm trả phí hoa tiêu theo quy định của pháp luật.	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 253. Trách nhiệm của hoa tiêu hàng hải khi xảy ra tổn thất do lỗi dẫn tàu Hoa tiêu hàng hải 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 76. Trách nhiệm của chủ phương tiện và hoa tiêu khi có tổn thất** Khi xảy ra tổn thất do lỗi của hoa tiêu gây ra, chủ phương tiện phải chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất như đối với tổn thất do lỗi của thuyền viên gây ra; hoa tiêu được miễn bồi thường thiệt hại vật chất nhưng phải chịu trách nhiệm hành chính hoặc hình sự theo quy định của pháp luật.	**Điều 145. Trách nhiệm của hoa tiêu 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.	Giữ nguyên theo Điều 253 BLHHVN năm 2015
Điều 254. Quy định chi tiết về hoa tiêu hàng hải Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc; tiêu chuẩn đào tạo hoa tiêu hàng hải; cấp, thu hồi chứng chỉ chuyên môn hoa tiêu hàng hải và giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải.		**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.	Kế thừa quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015 và bổ sung nội dung giao Chính phủ hướng dẫn hoa tiêu dẫn tàu từ xa, trường hợp không bắt buộc sử dụng hoa tiêu cho phù hợp, thống nhất.

Điều 255. Hoa tiêu đối với tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, 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, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, thủy phi cơ và tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam.		**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.	Kế thừa quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015 và bỏ phương tiện thủy nội địa, do đã bổ sung nội dung vào quy định trên.
		Mục 3. LAI DẮT THUYỀN	
Điều 256. Lai dắt tàu biển 1. Lai dắt tàu biển là việc lai, kéo, đẩy hoặc túc trực bên cạnh tàu biển, các phương tiện nổi khác trên biển và trong vùng nước cảng biển bằng tàu lai. 2. Lai dắt tàu biển bao gồm lai dắt trên biển và lai dắt hỗ trợ trong vùng nước cảng biển		**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 thuỷ nội địa bằng tàu lai. 2. Tàu lai dắt hỗ trợ trong vùng nước cảng biển, đường thuỷ nội địa, giữa các cảng biển phải là tàu thuyền Việt Nam.	Sửa đổi tàu biển thành tàu thuyền. - Đưa quy định tàu lai dắt là tàu thuyền Việt Nam (khoản 3 của Điều 257) trong vùng nước cảng biển, đường thủy nội địa và giữa các cảng biển Việt Nam
Điều 257. Điều kiện kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển 1. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển tại Việt Nam phải được thành lập theo quy định của pháp luật; trường hợp là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài phải bảo đảm phần vốn góp theo quy định. 2. Có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ lai dắt tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế. 3. Có số lượng tàu lai dắt theo quy định. Tàu lai dắt phải là tàu thuyền Việt Nam.			Bãi bỏ quy định cho phù hợp với Luật Đầu tư năm 2025, lai dắt tàu biển không nằm trong danh mục ngành nghề kinh doanh có điều kiện.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này và việc lai dắt tại Việt Nam của tàu không thuộc quy định tại khoản 1 Điều này.			
Điều 258. Hợp đồng lai dắt tàu biển 1. Hợp đồng lai dắt tàu biển là hợp đồng được giao kết bằng văn bản giữa chủ tàu lai và bên thuê lai dắt, trừ trường hợp lai dắt hỗ trợ trong vùng nước cảng biển. 2. Giá dịch vụ lai dắt tàu biển do các bên thỏa thuận, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.			Bãi bỏ quy định này. Áp dung theo pháp luật dân sự
Điều 259. Quyền chỉ huy lai dắt tàu biển 1. Tàu lai và tàu biển 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 biển 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 thuộc thuyền trưởng tàu được lai. Trong trường hợp tàu được lai dắt không có thuyền trưởng hoặc đại phó thì quyền chỉ huy		**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	Sửa tàu biển thành tàu thuyền, bổ sung đường thủy nội địa, Cảng vụ đường thủy nội địa cho phù hợp, thống nhất với các nội dung đã điều chỉnh.

do người được Giám đốc Cảng vụ hàng hải chỉ định.		hàng hải, Cảng vụ đường thuỷ nội địa chỉ định.	
Điều 260. Nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng lai dắt tàu biển 1. Chủ tàu lai có nghĩa vụ cung cấp tàu lai đúng địa điểm, thời điểm với điều kiện kỹ thuật thỏa thuận trong hợp đồng lai dắt tàu biển. 2. Bên thuê lai dắt có nghĩa vụ chuẩn bị đầy đủ các điều kiện bảo đảm an toàn đối với tàu theo thỏa thuận trong hợp đồng lai dắt tàu biển.			Bãi bỏ quy định này, nội dung này các bên thực hiện theo thỏa thuận trong hợp đồng.
Điều 261. Trách nhiệm bồi thường tổn thất trong lai dắt tàu biển 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 biển, 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 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	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

~~Điều 262.~~ Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng lai dắt tàu biển Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng lai dắt tàu biển là 02 năm kể từ ngày phát sinh tranh chấp.			Nội dung quy định được tích hợp vào Điều quy định thời hiệu khởi kiện chung.
~~Điều 263.~~ Lai dắt tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, ~~phương tiện thủy nội địa~~, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi và thủy phi cơ Các quy định của Chương này được áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, ~~phương tiện thủy nội địa~~, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi và thủy phi cơ.			Bãi bỏ quy định do đã được tích hợp quy định tại các Điều trong cùng mục này.
		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 lẽ 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 lẽ ra hành khách rời tàu. Trường hợp hành khách bị thương trong quá trình vận chuyển dẫn đến hậu quả	Nội dung quy định được tích hợp từ các điều : 169, 195, 214, 219, 246, 262, 297, 336 của BLHHVN và Điều 92 LGTĐTNĐ.

		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 lẽ 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 lẽ 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 95. Vận tải, xếp dỡ, lưu trữ hàng hóa nguy hiểm bằng đường thủy nội địa (sửa đổi) Hàng hóa nguy hiểm chỉ được vận chuyển khi đã được khai báo đầy đủ,	**Điều 152. Vận chuyển, xếp dỡ, lưu trữ hàng hóa nguy hiểm** 1. Vận chuyển hàng hoá nguy hiểm bằng đường biển và đường thuỷ nội địa và xếp dỡ, lưu trữ hàng hoá nguy hiểm tại cảng	Kế thừa quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa và bổ sung mới nội dung về hàng hải để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất trong quy định chung về hàng hóa nguy hiểm với cả đường biển và đường thủy nội địa.

	trung thực về tính chất nguy hiểm và đáp ứng điều kiện theo quy định của pháp luật về vận tải, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, phòng, chống cháy nổ. Phương tiện (tàu sông) vận tải hàng hoá nguy hiểm phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cho phép và phải có ký hiệu/biểu trưng riêng. Người vận tải phải chấp hành đúng quy định về phòng chống độc hại, phòng chống cháy, nổ; phải bố trí người áp tải, có phương án ứng cứu sự cố tràn dầu khi vận tải xăng, dầu, lắp đèn hiệu, cờ hiệu, tín hiệu cảnh báo, phải làm sạch và gỡ bỏ ký hiệu/biểu trưng sau khi dỡ hàng. (cân nhắc đưa sang phần quy định của phương tiện) Chính phủ quy định danh mục hàng hóa nguy hiểm, điều kiện vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, quyền, nghĩa vụ của các bên, việc bốc dỡ, lưu trữ hàng hóa nguy hiểm tại cảng, bến thuỷ nội địa.	biển, cảng thuỷ 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 90. Phí, lệ phí hàng hải và giá dịch vụ tại cảng biển 1. Các loại phí, lệ phí và việc thu, nộp, quản lý, sử dụng phí, lệ phí hàng hải được thực hiện theo quy định của pháp luật về phí, lệ phí. 2. Giá dịch vụ tại cảng biển bao gồm: a) Giá dịch vụ bốc dỡ container; giá dịch vụ hoa tiêu; giá sử dụng cầu, bến, phao neo; giá dịch vụ lai dắt; b) Giá dịch vụ khác tại cảng biển. 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		**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	Kế thừa có sửa đổi, bổ sung quy định như sau: - Khoản 1: Bổ sung nội dung cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải được trích một phần thu phí để chi hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, giám sát an toàn an ninh theo tiêu chuẩn của IMO. (quy định tương tự như điều 103 của Luật Hàng không). - Khoản 2. Bổ sung giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng thủy nội địa, hoa tiêu, lai dắt để có cơ chế phát triển cảng thủy container.

(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 với cơ quan có thẩm quyền và niêm yết theo quy định của pháp luật về giá.		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. 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 149. Giá và phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển 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. Phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển (nếu có) là khoản tiền trả thêm cho người vận chuyển ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển. 2. Doanh nghiệp thực hiện việc niêm yết giá theo quy định của pháp luật về giá và niêm yết phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển theo quy định của Chính phủ.		**Điều 154. Giá vận chuyển hàng hóa và giá dịch vụ liên quan đến vận chuyển 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 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.	Tách riêng các loại phụ thu của hãng tàu thành: Giá dịch vụ và phụ thu. Giá dịch vụ là khoản thu từ dịch vụ mà phát sinh chi phí, như vệ sinh container, kẹp chì container. Phụ thu là khoản phải trả thêm khi có biến động khách quan trên thị trường làm phát sinh chi phí như: tắc nghẽn cảng, biến động tăng xăng dầu

		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.	
Mục 3. THỦ TỤC TÀU THUYỀN ĐẾN VÀ RỜI CẢNG BIỂN		**Chương XII.** **QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC CHUYÊN NGÀNH TẠI CẢNG BIỂN, CẢNG, BẾN THỦY NỘI ĐỊA**	
Điều 94. Yêu cầu đối với tàu thuyền đến cảng biển 1. Tất cả các loại tàu thuyền không phân biệt quốc tịch, trọng tải và mục đích sử dụng chỉ được phép đến cảng biển khi có đủ điều kiện an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải, 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, bến cảng, cầu cảng đã được công bố đưa vào sử dụng và phù hợp với công năng của cảng biển, bến cảng, cầu cảng đó. 3. Trường hợp tàu thuyền nước ngoài vào hoạt động tại vùng biển Việt Nam không thuộc vùng nước cảng biển, phải tiến hành thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển tại Cảng vụ hàng hải quản lý khu vực đó. Cảng vụ hàng hải có trách nhiệm giám sát hoạt động của tàu thuyền bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.		**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 thuỷ 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 thuỷ nội địa đã được công bố đưa vào sử dụng và phù hợp với công năng của cảng biển, cảng, bến thuỷ 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	Kế thừa quy định và đảm bảo quy định đầy đủ cho 02 lĩnh vực.

		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 95. Nguyên tắc đối với tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam 1. Tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam phải được phép của các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền theo quy định. 2. Tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam phải tôn trọng, tuân thủ các quy định của pháp luật Việt Nam, trừ trường hợp có thỏa thuận khác giữa quốc gia tàu mang cờ và các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam qua đường ngoại giao trước khi tàu đến Việt Nam. 3. Chương trình hoạt động của tàu và các thành viên trên tàu phải thực hiện theo kế hoạch đã thỏa thuận; trường hợp có sự thay đổi, phát sinh phải được phép của các cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam. 4. Khi tàu quân sự nước ngoài đến lãnh hải Việt Nam để đến cảng biển phải thực hiện các quy định sau đây: a) Tàu ngầm và các phương tiện đi ngầm khác phải hoạt động ở trạng thái nổi trên mặt nước và phải treo Quốc kỳ của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ở vị trí ngang bằng với quốc kỳ của quốc gia tàu mang cờ, trừ trường hợp được phép của Chính phủ Việt Nam hoặc theo thỏa thuận giữa Chính phủ Việt Nam và chính phủ của quốc gia tàu mang			Bãi bỏ do nội dung đã được nghiên cứu, chuyển lên Điều nguyên tắc hoạt động.

cờ; b) Bên ngoài thân tàu phải ghi rõ số hiệu, tên tàu; c) Đưa toàn bộ vũ khí về tư thế quy không hoặc ở trạng thái bảo quản; d) Dừng lại ở vùng đón trả hoa tiêu để làm thủ tục nhập cảnh và theo hướng dẫn của cảng vụ, hoa tiêu Việt Nam; đ) Chỉ được sử dụng các thiết bị cần thiết bảo đảm an toàn hàng hải và tần số liên lạc đã đăng ký; e) Đến đúng cảng biển theo tuyến đường và hành lang quy định. 5. Tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam muốn di chuyển từ cảng biển này sang cảng biển khác của Việt Nam phải được sự chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam.			
Điều 98. Nguyên tắc tàu thuyền rời cảng biển 1. Tàu thuyền rời cảng biển sau khi đã hoàn thành thủ tục theo quy định. 2. Tàu thuyền không được rời cảng trong các trường hợp sau đây: a) Không có đủ các điều kiện về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định; b) Chưa thanh toán xong các khoản phí, lệ phí hàng hải 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 biển; d) Đã có lệnh bắt giữ, tạm giữ tàu		**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 các 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;	Kế thừa quy định, đảm bảo quy định đầy đủ cho 02 lĩnh vực.

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 quy định tại các điểm a, b và c khoản 2 Điều này, Giám đốc Cảng vụ hàng hải 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 ngay khi lý do nêu trên không còn.		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 99. Thẩm quyền, trình tự, thủ tục cho tàu thuyền đến, rời cảng biển Chính phủ quy định chi tiết thẩm quyền và trình tự, thủ tục cho tàu thuyền đến, rời cảng biển và tàu thuyền quân sự nước ngoài đến Việt Nam.			Bãi bỏ do nội dung quy định được tích hợp vào Điều "Thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa".
Điều 96. Thời hạn làm thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển 1. Chậm nhất là 02 giờ kể từ khi tàu thuyền đã vào neo đậu tại cầu cảng hoặc dự kiến rời cảng, người có trách nhiệm phải làm thủ tục cho tàu thuyền đến hoặc rời cảng biển. 2. Chậm nhất là 01 giờ kể từ khi người làm thủ tục đã nộp, xuất trình đủ các giấy tờ theo quy định thì Cảng vụ hàng hải phải quyết định việc cho tàu thuyền đến, rời cảng biển. 3. Tàu thuyền đã làm thủ tục nhập cảnh ở một cảng biển của Việt Nam sau đó đến cảng biển khác được miễn	**Điều 70. Hoạt động của phương tiện, tàu biển tại cảng, bến thuỷ nội địa** 1. Thuyền trưởng, người lái phương tiện chỉ được đưa phương tiện, tàu biển vào những cảng, bến thuỷ nội địa được phép hoạt động; khi ra, vào, neo đậu tại cảng, bến thuỷ nội địa phải thực hiện đầy đủ thủ tục theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. 2. Thuyền viên, người lái phương tiện của phương tiện, tàu biển hoạt động trong phạm vi cảng, bến thuỷ nội địa phải chấp hành các quy định pháp luật và nội quy của cảng, bến thuỷ nội địa đó.	**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.	Tích hợp quy định tại Điều 99, 96, 97 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Điều 70 Luật Giao thông Đường thủy nội địa và điều chỉnh theo hướng chỉ quy định khung, các nội dung hướng dẫn chi tiết giao Chính phủ quy định.

làm thủ tục nhập cảnh. Cảng vụ hàng hải nơi tàu thuyền đến căn cứ Giấy phép rời cảng do Cảng vụ hàng hải nơi tàu thuyền rời cảng trước đó cấp để quyết định cho tàu thuyền đến hoạt động tại cảng; các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành khác căn cứ hồ sơ chuyển cảng (nếu có) do cơ quan có liên quan nơi tàu thuyền rời cảng trước đó cung cấp để thực hiện nghiệp vụ quản lý của mình theo quy định của pháp luật.			
Điều 97. Quy định miễn, giảm thủ tục đến, rời cảng biển đối với các trường hợp đặc biệt 1. Tàu công vụ đang thực hiện nhiệm vụ, tàu đón, trả hoa tiêu, tàu chuyên dùng thực hiện hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, bảo đảm an toàn hàng hải, phòng chống cháy, nổ, phòng chống tràn dầu hoặc thực hiện các nhiệm vụ khẩn cấp khác được miễn thực hiện các thủ tục đến, rời cảng theo quy định nhưng thuyền trưởng của tàu thuyền phải thông báo cho Cảng vụ hàng hải biết bằng văn bản hoặc bằng hình thức, phương tiện thông tin phù hợp khác. 2. Tàu thuyền đến cảng để chuyển giao người, tài sản, tàu thuyền cứu được trên biển và chỉ lưu lại cảng biển trong khoảng thời gian không quá 12 giờ được làm thủ tục đến, rời cảng một lần.			Bãi bỏ do nội dung quy định được tích hợp vào Điều "Thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa".
Điều 93. Phối hợp hoạt động quản lý nhà nước tại cảng biển 1. Các cơ quan quản lý nhà nước về		**Điều 158. Phối hợp hoạt động quản lý nhà nước tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa**	Kế thừa quy định từ Điều 93 BLHHVN năm 2015

hàng hải, 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 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. 2. Các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên tại cảng biển được đặt trụ sở làm việc trong cảng. Doanh nghiệp cảng có trách nhiệm tạo điều kiện thuận lợi cho các cơ quan này thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của mình.		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 113. Thanh tra, kiểm tra về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường đối với tàu biển 1. Tàu biển khi hoạt động tại vùng nước cảng biển, nội thủy và lãnh hải Việt Nam phải chịu sự thanh tra, kiểm tra của Thanh tra hàng hải và Cảng vụ hàng hải về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải, 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 thanh tra, kiểm tra quy định tại khoản 1 Điều này phải được tiến hành theo đúng pháp luật và không được làm ảnh hưởng đến khả năng an	**Điều 72. Nhiệm vụ, quyền hạn của Cảng vụ đường thủy nội địa** 1. Quy định nơi neo đậu cho phương tiện, tàu biển trong vùng nước cảng, bến thủy nội địa. 2. Kiểm tra việc thực hiện quy định của pháp luật về an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường của phương tiện, tàu biển; kiểm tra giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và người lái phương tiện; cấp phép cho phương tiện, tàu biển ra, vào cảng, bến thủy nội địa. 3. Không cho phương tiện, tàu biển ra, vào cảng, bến thủy nội địa khi cảng, bến hoặc phương tiện, tàu biển không bảo đảm điều kiện an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường hoặc cảng, bến không đủ	**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,	Sửa đổi, bổ sung, hợp nhất hàng hải và đường thủy nội địa (Điều 113 BLHH, Đ. 72 LGTĐTNĐ) - Quy định về kiểm tra an toàn, an ninh tàu thuyền (PSC, FSC): thẩm quyền kiểm tra, nguyên tắc kiểm tra, nội dung kiểm tra, biện pháp xử lý; Thanh tra, kiểm tra về an toàn, an ninh, lao động và bảo vệ môi trường (Sỹ quan kiểm tra tàu thuyền có 02 loại: 1. Sỹ quan kiểm tra tàu thuyền Việt Nam 2. Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển) Hiện nay đã có Thông tư 07/2018/TT-BGTVT quy định về quy trình kiểm tra tàu biển; Thông 54/2013/TT-BGTVT và Thông tư 33/2015/TT-BGTVT sửa đổi – quy định về sỹ quan kiểm tra tàu biển.

toàn hàng hải, an ninh hàng hải, các điều kiện về lao động hàng hải, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường của tàu biển. 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 tàu biển. 4. Chủ tàu và thuyền trưởng có trách nhiệm sửa chữa, khắc phục các khiếm khuyết của tàu biển về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường theo yêu cầu của Thanh tra hàng hải, Cảng vụ hàng hải.	điều kiện hoạt động theo quy định của pháp luật. 4. Thực hiện công tác quản lý luồng, tuyến theo phân công của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải; thông báo hiện trạng của luồng, tuyến cho phương tiện, tàu biển. 5. Kiểm tra điều kiện an toàn đối với cầu tàu, bến, luồng, báo hiệu và các công trình khác có liên quan trong phạm vi cảng, bến thủy nội địa; khi phát hiện có dấu hiệu mất an toàn phải thông báo cho tổ chức, cá nhân có trách nhiệm xử lý kịp thời. 6. Giám sát việc khai thác, sử dụng cầu tàu, bến bảo đảm an toàn; yêu cầu tổ chức, cá nhân khai thác cảng, bến thủy nội địa tạm ngừng khai thác cầu tàu, bến khi xét thấy có ảnh hưởng đến an toàn cho người, phương tiện hoặc công trình. 7. Tổ chức tìm kiếm, cứu người, hàng hóa, phương tiện, tàu biển bị nạn trong vùng nước cảng, bến thủy nội địa. 8. Huy động phương tiện, thiết bị, nhân lực trong khu vực cảng, bến thủy nội địa để tham gia cứu người, hàng hóa, phương tiện, tàu biển trong trường hợp khẩn cấp và xử lý ô nhiễm môi trường trong phạm vi cảng, bến thủy nội địa. 9. Tham gia lập biên bản, kết luận nguyên nhân tai nạn, sự cố xảy ra trong khu vực cảng, bến thủy nội địa; yêu cầu các bên liên quan khắc phục hậu quả tai nạn. 10. Xử phạt vi phạm hành chính; lưu giữ phương tiện; thu phí, lệ phí theo quy định của pháp luật.	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	

	11. Chủ trì phối hợp hoạt động với các cơ quan quản lý nhà nước khác tại cảng, bến thủy nội địa có tiếp nhận phương tiện, tàu biển nước ngoài.		
Điều 105. Bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường 1. Tàu biển Việt Nam chỉ được sử dụng vào mục đích đã đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam khi cấu trúc, trang thiết bị, các giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển, định biên và chuyên môn của thuyền bộ 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. Tàu biển, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi khi hoạt động trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam phải tuân theo chỉ dẫn của các báo hiệu hàng hải và chấp hành quy tắc phòng ngừa đâm va theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. 3. Trong luồng hàng hải, tại các vị trí cần thiết ven bờ biển, trên đảo, tại vùng nước có chướng ngại vật, công trình khác trên biển và vùng nước cảng biển mà tàu biển được phép hoạt động, phải thiết lập báo hiệu hàng hải theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. 4. Tàu biển chuyên dùng để vận chuyển dầu mỏ, chế phẩm từ dầu mỏ			Bãi bỏ, nội dung đã được chuyển quy định tại Điều về Nội dung quản lý nhà nước về hàng hải và đường thủy nội địa.

hoặc hàng hóa nguy hiểm khác bắt buộc phải có bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu về ô nhiễm môi trường khi hoạt động trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam. 5. Tàu biển nước ngoài có động cơ chạy bằng năng lượng hạt nhân, tàu vận chuyển chất phóng xạ chỉ được vào hoạt động trong vùng nước cảng biển, nội thủy và lãnh hải Việt Nam sau khi được Thủ tướng Chính phủ cho phép. 6. Tổ chức, cá nhân hoạt động tại cảng biển và vùng biển Việt Nam phải chấp hành các quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường.			
Điều 109. Tuyến hàng hải trong lãnh hải Việt Nam 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. 2. 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	**Điều 9. Kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa** 1. Kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa gồm đường thủy nội địa; hành lang bảo vệ luồng; cảng, bến thủy nội địa; khu neo đậu ngoài cảng; kè, đập giao thông, báo hiệu đường thủy nội địa và các công trình phụ trợ khác. 2. Đường thủy nội địa được phân loại thành đường thủy nội địa quốc gia, đường thủy nội địa địa phương và đường thủy nội địa chuyên dùng. Đường thủy nội địa được chia thành các cấp kỹ thuật. 3. Trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì đường thủy nội địa được phân cấp như sau:	**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.	Giữ nguyên, kết hợp với Thông tư 15/2016/TT-BGTVT quản lý đường thủy nội địa; bổ sung tuyến hàng hải trong nội thủy Việt Nam Bỏ Điều 110, Điều 111, Điều 112 BLHH do chuyển giao Chính phủ quy định; Nghị định 16/2018/NĐ-CP về công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông

khác liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.	a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý, bảo trì đường thủy nội địa quốc gia; b) Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương (sau đây gọi chung là Ủy ban nhân dân cấp tỉnh) tổ chức quản lý, bảo trì đường thủy nội địa địa phương; c) Tổ chức, cá nhân có đường thủy nội địa chuyên dùng tổ chức quản lý, bảo trì đường thủy nội địa chuyên dùng được giao. 4. Tổ chức, cá nhân quy định tại khoản 3 Điều này phải bố trí lực lượng quản lý, bảo trì đường thủy nội địa (sau đây gọi là đơn vị quản lý đường thủy nội địa). 5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định việc phân loại, phân cấp kỹ thuật, tiêu chuẩn cấp kỹ thuật, công bố tuyến đường thủy nội địa và quy định việc tổ chức quản lý đường thủy nội địa.	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 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.	
Điều 110. Thiết lập, công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam 1. Bộ Giao thông vận tải thực hiện thiết lập, công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam trên cơ sở đề nghị của Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải. 2. Bộ Ngoại giao phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan thông báo cho các tổ chức quốc tế về tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế có liên quan	**Điều 12. Báo hiệu đường thủy nội địa** 1. 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. 2. Hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa bao gồm: a) Báo hiệu dẫn luồng để chỉ giới hạn luồng hoặc hướng tàu chạy; b) Báo hiệu chỉ vị trí nguy hiểm để chỉ nơi có vật chướng ngại hoặc vị trí nguy hiểm khác trên luồng; c) Báo hiệu thông báo chỉ dẫn để thông báo cấm, thông báo hạn chế hoặc chỉ dẫn các tình huống có liên quan đến luồng.		Chuyển nội dung quy định tại Nghị định

mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.	3. Tuyến đường thủy nội địa đã được công bố, quản lý phải được lắp đặt và duy trì hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa. 4. Chủ công trình, tổ chức, cá nhân gây ra vật chướng ngại trên đường thủy nội địa có trách nhiệm lắp đặt kịp thời và duy trì báo hiệu đường thủy nội địa theo quy định trong suốt thời gian xây dựng công trình hoặc thời gian tồn tại vật chướng ngại đó. 5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về báo hiệu đường thủy nội địa.		
Điều 111. Nội dung công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam 1. Tên tuyến hàng hải. 2. Vị trí, tọa độ và thông số kỹ thuật của tuyến hàng hải. 3. Thông tin liên quan đến phân luồng giao thông. 4. Các chỉ dẫn cho tàu thuyền hoạt động trên tuyến hàng hải. 5. Các thông tin cần thiết khác.			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định
Điều 112. Hình thức công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam 1. Việc công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam được thực hiện bằng các hình thức sau đây: a) Phát hành hải đồ hoặc tài liệu bằng giấy hoặc điện tử liên quan phục vụ cho việc đi biển; b) Truyền phát thông báo hàng hải;			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định

c) Lập danh bạ tuyến hàng hải và luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam; d) Các hình thức phù hợp khác theo quy định của pháp luật. 2. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải có trách nhiệm: a) Tổ chức phát thông báo hàng hải đối với tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam đã công bố theo quy định; b) Tổ chức lập, phát hành danh bạ các tuyến hàng hải và luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam. 3. Kinh phí lập và phát hành danh bạ tuyến hàng hải trong lãnh hải Việt Nam được lấy từ nguồn ngân sách nhà nước và các nguồn kinh phí hợp pháp khác.			
Điều 106-107 BLHH	**Điều 72 LGTĐTNĐ**	**Mục 2. AN NINH HÀNG HẢI**	
Điều 106. An ninh tàu biển và an ninh cảng biển 1. Tàu biển chở khách, tàu biển chở hàng từ 500 GT trở lên và giàn 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. Cảng biển Việt Nam có tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài và tàu thuyền Việt Nam quy định tại khoản 1 Điều này phải có kế hoạch an ninh cảng biển theo quy định. 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết việc xây dựng, đánh giá, phê duyệt kế hoạch an ninh tàu biển, kế hoạch an ninh cảng biển và kế hoạch an ninh khu nước, vùng		**Điều 161. An ninh tàu biển; An ninh cảng biển và cảng 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	Kết hợp Điều 106 và Điều 107, chỉnh sửa đối tượng áp dụng phù hợp với Bộ luật ISPS, mở rộng phạm vi điều chỉnh sang khu neo đậu, khu chuyển tải. Về việc mở rộng phạm vi điều chỉnh sang khu neo đậu, khu chuyển tải trong quy định về an ninh hàng hải và an ninh đường thủy nội địa I. Cơ sở pháp lý và thực tiễn Cơ sở pháp lý quốc tế và thông lệ quốc tế Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 đã nội luật hóa các quy định của Công ước SOLAS 1974 và Bộ luật ISPS (International Ship and Port Facility Security Code). Tuy nhiên, thực tiễn triển khai cho thấy các yêu cầu của ISPS không chỉ giới hạn trong phạm vi cầu cảng mà còn bao gồm cả vùng nước cảng, khu vực chờ,

nước; quy định việc cấp giấy chứng nhận liên quan đến an ninh tàu biển, an ninh cảng biển. **Điều 107. Truyền phát thông tin an ninh hàng hải** 1. Thông tin an ninh hàng hải là những thông tin về hành vi ngăn cản bất hợp pháp đối với hành trình của tàu biển hoặc nguy cơ đã hoặc có thể xảy ra sự cố an ninh đối với tàu biển. 2. Tàu biển hoạt động trong vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam khi gặp vấn đề về an ninh hàng hải phải phát tín hiệu an ninh theo quy định. 3. Tàu biển khác khi nhận được thông tin an ninh hàng hải của bất kỳ tàu biển nào hoạt động trên biển có nghĩa vụ truyền phát thông tin cho cơ quan, tổ chức có trách nhiệm của quốc gia đó. 4. Cơ quan tiếp nhận thông tin an ninh hàng hải 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 cho các cơ quan liên quan. 5. Chính phủ quy định việc công bố, tiếp nhận, xử lý và truyền phát thông tin an ninh hàng hải.		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.	khu vực trung chuyển và các không gian có nguy cơ an ninh tương đương. Theo tinh thần của Bộ luật ISPS, an ninh phải được tiếp cận theo chuỗi liên hoàn (security continuum) giữa tàu – cảng – vùng nước tiếp cận cảng. Việc mở rộng sang khu neo đậu, khu chuyển tải là phù hợp với thông lệ quốc tế và bảo đảm tiệm cận đầy đủ nghĩa vụ quốc gia thành viên. Cơ sở thực tiễn quản lý tại Việt Nam Thực tế tại các khu vực như: Vùng neo chờ vào cảng biển lớn; Khu chuyển tải ngoài khơi; Khu neo đậu tránh trú bão; Vùng nước cửa sông, cửa biển có mật độ phương tiện cao; cho thấy hoạt động: Sang mạn hàng hóa; Tiếp nhiên liệu; Thay đổi thuyền viên; Chuyển tải container; Trung chuyển than, quặng, xăng dầu; diễn ra ngoài phạm vi cầu cảng nhưng có mức độ rủi ro an ninh không thấp hơn khu bến cảng. Trong khi đó, quy định hiện hành chủ yếu tập trung vào "tàu" và "cảng", chưa bao quát đầy đủ các khu nước chức năng.
Điều 123, Chương XV từ Đ. 285 đến Đ 291, Chương XVI từ Đ. 292 đến DD – BLHH	Đ 98d LGTĐTNĐ	**Chương IV.** **ĐIỀU TRA TAI NẠN, KHÁNG NGHỊ HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**	

Điều 123. Tai nạn hàng hải 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 đâm 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. Giám đốc Cảng vụ hàng hải tổ chức điều tra tai nạn hàng hải; trong quá trình điều tra tai nạn hàng hải, nếu phát hiện có dấu hiệu cấu thành tội phạm thì chuyển hồ sơ cho cơ quan điều tra có thẩm quyền. 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết việc báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải.	**Điều 98d. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa** 1. Thuyền trưởng, người lái phương tiện và người có mặt tại nơi xảy ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa hoặc phát hiện người, phương tiện bị nạn trên đường thủy nội địa phải tìm mọi biện pháp để kịp thời, khẩn cấp cứu người, phương tiện, tàu biển, tàu cá, tài sản bị nạn; báo cho cơ quan tìm kiếm, cứu nạn giao thông đường thủy nội địa gần nhất; xác định vị trí phương tiện bị tai nạn, sự cố, bảo vệ dấu vết, vật chứng liên quan đến tai nạn, sự cố. 2. Cơ quan, đơn vị tìm kiếm, cứu nạn giao thông đường thủy nội địa nhận được tin báo phải cử ngay người, phương tiện đến nơi xảy ra tai nạn hoặc nơi phát hiện người, phương tiện bị nạn; được quyền huy động người, phương tiện để cứu vớt, cứu chữa người bị nạn, bảo vệ tài sản, phương tiện bị nạn, dấu vết, vật chứng liên quan đến tai nạn; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông thông suốt; trường hợp tai nạn, sự cố gây nguy hại đến môi trường thì phải báo ngay cho cơ quan quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường. 3. Cơ quan công an khi nhận được thông tin xảy ra tai nạn trên đường thủy nội địa phải kịp thời triển khai lực lượng tham gia công tác tìm kiếm, cứu nạn; tiến hành điều tra và xử lý theo quy định của pháp luật. 4. Ủy ban nhân dân cấp xã nơi xảy ra tai nạn hoặc nơi phát hiện người bị nạn có trách nhiệm chỉ đạo, huy động lực lượng	**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 đâm 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.	Giữ nguyên nội dung hàng hải, hợp nhất với đường thủy nội địa thành 01 Điều mới

	bảo đảm an ninh trật tự, hỗ trợ giúp đỡ người bị nạn; trường hợp có người chết mà không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất hoặc hỏa táng thì Ủy ban nhân dân cấp xã có trách nhiệm tổ chức chôn cất hoặc hỏa táng sau khi cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoàn tất thủ tục theo quy định của pháp luật.		
Điều 285. Tai nạn đâm va Tai nạn đâm va là tai nạn xảy ra do đâm va giữa tàu biển với tàu biển, tàu biển với phương tiện thủy nội địa, tàu biển với thủy phi cơ hoặc giữa các phương tiện khác trên biển, trong vùng nước cảng biển.			Bãi bỏ do tai nạn đâm va là một trong những loại tai nạn hàng hải, gộp vào điều 123
Điều 286. Nghĩa vụ của thuyền trưởng khi xảy ra tai nạn đâm va 1. Khi xảy ra tai nạn đâm va, thuyền trưởng của tàu liên quan đến tai nạn đâm va có nghĩa vụ tiến hành cứu người, tàu và tài sản trên tàu khác, nếu hành động đó không gây ra sự nguy hiểm đặc biệt cho người, tàu và tài sản trên tàu của mình. 2. Ngay sau khi đâm va, thuyền trưởng các tàu liên quan đến tai nạn đâm va có nghĩa vụ trao đổi cho nhau biết tên tàu, hô hiệu, nơi đăng ký, cảng rời cuối cùng và cảng định đến. 3. Chủ tàu không chịu trách nhiệm về việc thuyền trưởng không thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này.			Bãi bỏ do nội dung đã được chuyển qua nghĩa vụ/ trách nhiệm của thuyền trưởng.
Điều 287. Nguyên tắc xác định lỗi và bồi thường tổn thất trong tai nạn đâm va			Chuyển nôi dung này xuống Nghị định điều tra tai nạn

1. Tàu có lỗi gây ra tai nạn đâm va là tàu gây ra sự đâm va do có hành động hoặc sự sơ suất trong việc trang bị, điều khiển, quản lý tàu; trong việc chấp hành quy tắc phòng ngừa đâm va trên biển và quy định bảo đảm an toàn hàng hải; do không thực hiện những tập quán nghề nghiệp cần thiết. 2. Tàu có lỗi gây ra tai nạn đâm va phải bồi thường tổn thất về tàu, người và tài sản liên quan đến tai nạn đâm va đó. Trường hợp có hai hoặc nhiều tàu cùng có lỗi trong một tai nạn đâm va thì trách nhiệm bồi thường được phân bổ tùy theo mức độ lỗi của mỗi bên; nếu mức độ lỗi bằng nhau hoặc khi không xác định cụ thể mức độ lỗi của mỗi bên thì trách nhiệm bồi thường được phân bổ đều cho tất cả các bên. 3. Khi chưa xác định được lỗi một cách rõ ràng thì không tàu nào bị coi là đã có lỗi gây ra tai nạn đâm va. 4. Trong trường hợp bồi thường tính mạng, thương tích hoặc tổn hại khác về sức khỏe con người, các tàu có lỗi phải chịu trách nhiệm liên đới. Tàu đã bồi thường vượt quá trách nhiệm của mình có quyền đòi các tàu liên quan hoàn trả số tiền quá mức đó. 5. Tàu quân sự chỉ được miễn trách nhiệm bồi thường nếu có lỗi gây ra tai nạn đâm va khi đang làm nhiệm vụ ở vùng diễn tập quân sự và vùng cấm hoạt động hàng hải đã được công bố, nhưng thuyền trưởng vẫn phải thực			

hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 286 của Bộ luật này nếu điều kiện thực tế cho phép. 6. Trên cơ sở quy định tại các khoản 1, 2, 3, 4 và 5 Điều này, các bên liên quan đến tai nạn đâm va được quyền tự thỏa thuận để xác định mức độ lỗi và trách nhiệm bồi thường tổn thất xảy ra đối với tai nạn đâm va đó; nếu không thỏa thuận được thì có quyền khởi kiện tại Trọng tài hoặc Tòa án có thẩm quyền.			
Điều 288. Đâm va do bất khả kháng, ngẫu nhiên, không xác định được lỗi Trường hợp tai nạn đâm va xảy ra do các nguyên nhân bất khả kháng, ngẫu nhiên hoặc khi không xác định được tàu có lỗi thì thiệt hại của tàu nào tàu đó chịu, kể cả trường hợp tàu đang được neo, buộc hoặc cập mạn một tàu khác thì xảy ra đâm va.			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định
Điều 289. Đâm va không trực tiếp Các quy định của Chương này được áp dụng khi tàu có lỗi gây ra tổn thất cho tàu, người và tài sản trên tàu khác mà không có sự đâm va trực tiếp.			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định
Điều 291. Tai nạn đâm va đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động Các quy định của Chương này được áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động.			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định

Điều 118. Kháng nghị hàng hải 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. Khi tàu biển, người hoặc hàng hóa vận chuyển trên tàu bị tổn thất hoặc nghi ngờ có tổn thất do gặp tai nạn, sự cố thì thuyền trưởng phải lập kháng nghị hàng hải và trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại khoản 3 Điều này để xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải. 3. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải tại Việt Nam là Cảng vụ hàng hải hoặc Ủy ban nhân dân cấp xã nơi gần nhất. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải tại nước ngoài là cơ quan đại diện của Việt Nam nơi gần nhất hoặc cơ quan, tổ chức có thẩm quyền của quốc gia nơi tàu biển hoạt động. 4. Kháng nghị hàng hải được lập, xác nhận bằng tiếng Việt hoặc tiếng Anh; trường hợp kháng nghị hàng hải được lập bằng tiếng Anh thì theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải, thuyền trưởng phải trình kèm theo bản dịch bằng tiếng Việt.	**Điều 35a. Trình báo đường thủy nội địa** 1. Trình báo đường thủy nội địa là văn bản thông báo hoàn cảnh phương tiện, tàu biển, tàu cá gặp phải và những biện pháp thuyền trưởng hoặc người lái phương tiện đã áp dụng để khắc phục hoàn cảnh, hạn chế tổn thất xảy ra do thuyền trưởng hoặc người lái phương tiện lập nhằm bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho chủ phương tiện, chủ tàu biển, chủ tàu cá và những người có liên quan. 2. Việc trình báo đường thủy nội địa phải thực hiện kể từ thời điểm phương tiện, tàu biển, tàu cá ghé vào cảng thủy nội địa đầu tiên sau khi xảy ra tai nạn, sự cố hoặc chậm nhất 3 ngày làm việc kể từ thời điểm xảy ra tai nạn, sự cố tại một trong các cơ quan Cảng vụ đường thủy nội địa, đơn vị quản lý đường thủy nội địa, Cảnh sát đường thủy, Ủy ban nhân dân gần nhất nơi xảy ra tai nạn, sự cố. 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định thủ tục xác nhận việc trình báo 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.	Hợp nhất nội dung Kháng nghị hàng hải và Trình báo đường thủy nội địa Đề xuất định nghĩa Kháng nghị hàng hải và đường thủy nội địa **Đ. 118 BLHH, Đ. 35a LGTĐTNĐ** Thực tế cần thiết trong quá trình triển khai nhiệm vụ và theo Thông tư 09/2025/TT-BXD sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư thuộc lĩnh vực Bộ Xây dựng

5. Quy định về kháng nghị hàng hải cũng được áp dụng đối với các loại tàu thuyền khác hoạt động trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam. 6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể thủ tục trình và xác nhận kháng nghị hàng hải.			
Điều 119. Giá trị pháp lý của kháng nghị hàng hải 1. Kháng nghị hàng hải được xác nhận theo quy định của Bộ luật này có giá trị chứng cứ khi giải quyết tranh chấp có liên quan. 2. Kháng nghị hàng hải đã được xác nhận không miễn trừ trách nhiệm của thuyền trưởng đối với sự kiện có liên quan.			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định
Điều 120. Thời hạn trình kháng nghị hàng hải 1. Nếu tai nạn, sự cố xảy ra trong khi tàu hành trình trên biển thì kháng nghị hàng hải phải được trình cơ quan có thẩm quyền xác nhận chậm nhất 24 giờ kể từ khi tàu ghé vào cảng biển đầu tiên. 2. Nếu tai nạn, sự cố xảy ra tại cảng biển Việt Nam thì kháng nghị hàng hải phải được trình cơ quan có thẩm quyền xác nhận chậm nhất 24 giờ kể từ khi xảy ra tai nạn, sự cố đó. 3. Nếu tai nạn, sự cố xảy ra có liên quan đến hàng hóa trong hầm hàng thì kháng nghị hàng hải phải được trình cơ quan có thẩm quyền xác nhận trước khi mở nắp hầm hàng.			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định

4. Nếu không thể trình kháng nghị hàng hải quy định tại các khoản 1, 2 và 3 Điều này thì trong kháng nghị hàng hải phải ghi rõ lý do.			
Điều 121. Trình kháng nghị hàng hải bổ sung Thuyền trưởng có quyền lập kháng nghị hàng hải bổ sung nếu thấy cần thiết và trình cho cơ quan có thẩm quyền xác nhận.			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định
		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 122. Tìm kiếm và cứu nạn hàng hải 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. 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, nếu điều kiện thực tế cho phép và không gây nguy hiểm nghiêm trọng cho tàu và những người đang ở trên tàu của mình thì phải bằng mọi cách tiến hành cứu giúp người gặp nạn, kể cả việc phải đi chệch khỏi hành trình đã định và phải kịp thời thông báo cho tổ chức, cá nhân liên quan biết. 3. Cơ quan phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải phải sẵn sàng tổ chức và phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu	**Điều 98b. Tìm kiếm, cứu nạn giao thông đường thủy nội địa** 1. Tìm kiếm đường thủy nội địa là việc sử dụng lực lượng, phương tiện, trang thiết bị để xác định vị trí người, phương tiện bị nạn trên đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bến thủy nội địa. 2. Cứu nạn đường thủy nội địa là hoạt động cứu người bị nạn thoát khỏi nguy hiểm đang đe dọa đến tính mạng của họ, gồm cả việc sơ cứu hoặc các biện pháp khác để đưa người bị nạn trên đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bến thủy nội địa đến vị trí an toàn. 3. Tình huống tìm kiếm, cứu nạn đường thủy nội địa là sự cố do thiên tai, thảm họa, tai nạn gây ra trên đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bến thủy nội địa có nguy cơ hoặc thực tế đang đe dọa, gây hậu quả tổn thất về người cần thiết phải	**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	Kết hợp Luật GTĐTNĐ, chỉnh sửa bổ sung Điều 122 BLHH, bổ sung khoản 2, 5 trách nhiệm của tổ chức cá nhân trong khi nhận báo nạn và giao chính phủ quy định chi tiết Sửa đổi cơ quan tìm kiếm cứu nạn hàng hải thành lực lượng chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn theo Nghị định 200/2025/NĐ-CP về quy định Luật phòng thủ dân sự

nạn kịp thời đối với người gặp nạn trong vùng tìm kiếm, cứu nạn do mình phụ trách và được quyền huy động người, phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn. 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về tổ chức và hoạt động của cơ quan phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải.	có biện pháp ứng phó kịp thời, thích hợp để giảm tới mức thấp nhất thiệt hại có thể xảy ra.	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.	
	Điều 98c. Nguyên tắc, tổ chức hoạt động tìm kiếm, cứu nạn giao thông đường thủy nội địa 1. Hoạt động tìm kiếm, cứu nạn giao thông đường thủy nội địa phải bảo đảm các nguyên tắc sau: a) Thông tin về tai nạn, sự cố, yêu cầu tìm kiếm, cứu nạn phải được thông báo kịp thời, chính xác cho cơ quan tìm kiếm, cứu nạn giao thông đường thủy nội địa; b) Tiến hành kịp thời, khẩn cấp bằng lực lượng, phương tiện tại chỗ, có sự phối hợp chặt chẽ giữa các lực lượng tham gia tìm kiếm, cứu nạn; c) Ưu tiên cứu người, hạn chế đến mức thấp nhất thiệt hại về người và tài sản; d) Khi thực hiện tìm kiếm, cứu nạn phải bảo đảm an toàn đối với người và phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn. 2. Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chủ trì, phối hợp với cơ quan, đơn vị tìm kiếm, cứu nạn có liên quan tổ chức tìm kiếm, cứu nạn giao		Chuyển nội dung quy định tại Nghị định

	thông đường thủy nội địa theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ.		
	Điều 98đ. Bảo đảm điều kiện cho hoạt động tìm kiếm, cứu nạn giao thông đường thủy nội địa 1. Các cơ quan tìm kiếm, cứu nạn giao thông đường thủy nội địa được trang bị phương tiện, thiết bị cứu nạn chuyên dùng phục vụ yêu cầu, nhiệm vụ cứu nạn theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ. 2. Tổ chức, cá nhân có phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn được thanh toán, hỗ trợ kinh phí theo quy định của pháp luật. 3. Nguồn tài chính bảo đảm cho công tác tìm kiếm, cứu nạn giao thông đường thủy nội địa gồm: a) Ngân sách nhà nước; b) Tài trợ, hỗ trợ, viện trợ và đóng góp tự nguyện của tổ chức, cá nhân cho hoạt động tìm kiếm, cứu nạn; c) Các nguồn hợp pháp khác.		Chuyển nội dung quy định tại Nghị định
		Mục 2. **CỨU HỘ HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**	
Điều 264. Cứu hộ hàng hải 1. Cứu hộ hàng hải là hành động cứu tàu biển hoặc các tài sản trên tàu biển thoát khỏi nguy hiểm hoặc hành động cứu trợ tàu biển đang bị nguy hiểm trên biển, trong vùng nước cảng biển, được thực hiện trên cơ sở hợp đồng cứu hộ hàng hải. 2. Hợp đồng cứu hộ hàng hải là hợp đồng được giao kết giữa người cứu hộ và người được cứu hộ về việc thực	**Điều 98e. Cứu hộ giao thông đường thủy nội địa** 1. Cứu hộ giao thông đường thủy nội địa là hoạt động cứu phương tiện, tàu biển, tàu cá hoặc tài sản trên phương tiện, tàu biển, tàu cá thoát khỏi nguy hiểm hoặc hoạt động hỗ trợ gồm cả việc kéo, đẩy phương tiện, tàu biển, tàu cá đang bị nguy hiểm trên đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bến thủy nội địa.	**Điều 165. Cứu hộ hàng hải và đường thủy nội địa** 1. Cứu hộ hàng hải và đường thủy nội địa là hành động cứu tàu thuyền 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 hàng hải và đường thủy nội địa là hợp đồng được giao kết	Sửa đổi, bổ sung: Ghép với các Điều 274 - 275 (cũ) thành Điều mới về Cứu hộ hàng hải

hiện cứu hộ. Thuyền trưởng của tàu biển bị nạn được thay mặt chủ tàu giao kết hợp đồng cứu hộ. Thuyền trưởng hoặc chủ tàu của tàu biển bị nạn được thay mặt chủ tài sản chở trên tàu giao kết hợp đồng cứu hộ tài sản đó. 3. Hợp đồng cứu hộ hàng hải được giao kết bằng hình thức do các bên thỏa thuận. 4. Các bên tham gia hợp đồng cứu hộ hàng hải có quyền yêu cầu hủy bỏ hoặc thay đổi những thỏa thuận không hợp lý trong hợp đồng, nếu các thỏa thuận này được giao kết trong tình trạng nguy cấp và bị tác động bởi tình trạng đó hoặc chứng minh được là bị lừa dối, lợi dụng khi giao kết hoặc khi tiền công cứu hộ quá thấp hoặc quá cao so với thực tế được cung cấp.	2. Cứu hộ giao thông đường thủy nội địa được thực hiện trên cơ sở thỏa thuận giữa tổ chức, cá nhân cứu hộ (sau đây gọi là bên cứu hộ) và chủ phương tiện, tàu biển, tàu cá được cứu hộ (sau đây gọi là bên được cứu hộ). 3. Việc giải quyết tranh chấp về thanh toán tiền công cứu hộ được thực hiện theo quy định của pháp luật dân sự.	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 265. 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 mẫn cán; 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	**Điều 98g. Nghĩa vụ của bên cứu hộ, bên được cứu hộ** 1. Bên cứu hộ có nghĩa vụ sau: a) Thực hiện theo thỏa thuận cứu hộ; b) Tiến hành việc cứu hộ một cách tích cực; c) Áp dụng biện pháp thích hợp để hạn chế đến mức thấp nhất thiệt hại về phương tiện, tài sản và ngăn ngừa ô nhiễm môi trường; d) Yêu cầu sự hỗ trợ của tổ chức, cá nhân cứu hộ khác trong trường hợp cần thiết; đ) Chấp nhận hành động cứu hộ của tổ chức, cá nhân cứu hộ khác khi có yêu cầu hợp lý của bên được cứu hộ.	**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 mẫn cán; 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	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải, Luật Giao thông đường thủy nội địa.

của tàu biển 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 biển 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 mẫn cán để ngăn ngừa hoặc giảm thiệt hại cho môi trường khi đang được cứu hộ; c) Khi tàu biển hoặc các tài sản khác được cứu hộ được đưa đến địa điểm an toàn, phải giao lại tàu biển hoặc tài sản đó cho người cứu hộ, nếu người cứu hộ yêu cầu hợp lý.	2. Bên được cứu hộ có nghĩa vụ sau: a) Thực hiện theo thỏa thuận cứu hộ; b) Hợp tác với bên cứu hộ trong suốt quá trình thực hiện cứu hộ; c) Ngăn ngừa ô nhiễm môi trường trong quá trình được cứu hộ.	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 mẫn cán 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 266. Quyền hưởng tiền công cứu hộ 1. Mọi hành động cứu hộ hàng hải mang lại kết quả có ích đều được hưởng tiền công cứu hộ hợp lý. 2. Tiền công cứu hộ bao gồm tiền trả công cứu hộ, chi phí cứu hộ, chi phí vận chuyển, bảo quản tàu biển hoặc tài sản được cứu hộ và tiền thưởng công cứu hộ. 3. 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 biển thuộc cùng một chủ tàu.			Bãi bỏ khoản 1, 4; chuyển khoản 2, 3 sang Điều ... **Tiền công cứu hộ**

4. Hành động cứu hộ trái với sự chỉ định rõ ràng và hợp lý của thuyền trưởng tàu biển được cứu thì không được trả tiền công cứu hộ.			
Điều 267. Nguyên tắc xác định 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 biển hoặc tài sản được cứu hộ. 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 biển 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 biển, người và tài sản trên tàu biển; 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;		**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;	Sửa đổi, bổ sung: ghép khoản 1 với Điều 269 Nguyên tắc xác định giá trị của tàu biển hoặc tài sản cứu được và Điều 273 Phân chia tiền công cứu hộ hàng hải; ...

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.		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 1 Điều 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 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 điểm a, điểm b khoản 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 các 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 cẩu 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 lai dắt 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.	
Điều 268. Tiền công đặc biệt trong cứu hộ hàng hải 1. Trường hợp người cứu hộ đã thực hiện hoạt động cứu hộ liên quan đến tàu biển hoặc hàng hóa trên tàu biển			Bãi bỏ, nội dung đã được tích hợp vào Điều quy định về Tiền công cứu hộ

đe dọa gây thiệt hại cho môi trường mà không được hưởng số tiền công xác định theo khoản 1 và khoản 2 Điều 267 của Bộ luật này thì người cứu hộ có quyền được hưởng một khoản tiền công đặc biệt từ chủ tàu. 2. Khoản tiền công đặc biệt quy định tại khoản 1 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 267 của Bộ luật 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. 3. Chi phí phát sinh của người cứu hộ quy định tại khoản 1 và 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 các điểm h, i và k khoản 2 Điều 267 của Bộ luật này. 4. 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 Điều 267 của Bộ luật này và là phần chênh lệch giữa khoản tiền công đặc biệt và tiền công cứu hộ.			

5. Trường hợp do cẩu 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. 6. Các quy định tại Điều này không ảnh hưởng đến quyền truy đòi của chủ tàu đối với các bên được cứu hộ.			
Điều 269. Nguyên tắc xác định giá trị của tàu biển hoặc tài sản cứu được Giá trị của tàu biển hoặc tài sản cứu được là giá trị thực tế tính tại nơi để tàu biển, 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.			Bãi bỏ, nội dung đã được tích hợp vào Điều quy định về Tiền công cứu hộ
Điều 270. Tiền thưởng cứu người trong tiền công cứu hộ 1. Người được cứu tính mạng không có nghĩa vụ trả bất cứ khoản tiền nào cho người đã cứu mình. 2. 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.			Bãi bỏ, nội dung đã được tích hợp vào Điều quy định về Tiền công cứu hộ
Điều 271. Tiền thưởng công cứu hộ trong các trường hợp khác Người đang thực hiện nhiệm vụ hoa tiêu hàng hải hoặc lai dắt tàu biển được hưởng tiền thưởng công cứu hộ, nếu có sự giúp đỡ đặc biệt ngoài phạm vi trách nhiệm theo hợp đồng			Bãi bỏ, nội dung đã được tích hợp vào Điều quy định về Tiền công cứu hộ

để cứu hộ tàu biển mà mình đang phục vụ.			
Điều 272. Phân chia tiền công cứu hộ hàng hải 1. 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. 2. 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 267 của Bộ luật này. 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cách thức phân chia tiền công cứu hộ của thuyền bộ tàu biển Việt Nam.			Bãi bỏ, nội dung đã được tích hợp vào Điều quy định về Tiền công cứu hộ
Điều 273. Quyền giữ tàu biển hoặc tài sản cứu được 1. Tàu biển 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. 2. Người cứu hộ không được thực hiện quyền giữ tàu biển 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.			Bãi bỏ, nội dung đã được tích hợp vào Điều quy định về Tiền công cứu hộ

Điều 274. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng cứu hộ hàng hải Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng cứu hộ hàng hải là 02 năm kể từ ngày kết thúc hành động cứu hộ.			Bãi bỏ, nội dung đã được tích hợp vào Điều quy định về Cứu hộ hàng hải
Điều 275. Cứu hộ hàng hải đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động Các quy định của Chương này được áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động.			Bãi bỏ, nội dung đã được tích hợp vào Điều quy định về Cứu hộ hàng hải
		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 ứng phó thiên tai trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa được thực hiện theo quy định của pháp luật về ứng phó 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 ứng phó thiên tai phù hợp với loại hình hoạt động, vùng hoạt động và cấp độ rủi ro thiên tai.	Bổ sung cho phù hợp chính sách đã xây dựng, phù hợp với thực tế hoạt động. Hiện nay, biến đổi khí hậu diễn biến phức tạp với cường độ thiên tai ngày càng khốc liệt. Lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa là khu vực chịu ảnh hưởng trực tiếp, nặng nề nhất do đặc thù hoạt động trên môi trường sông, biển, theo đó, cần một hành lang pháp lý rõ ràng để phân định trách nhiệm từ cấp quản lý nhà nước đến doanh nghiệp vận tải và chủ tàu.

		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 ứng phó 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 ứng phó thiên tai; tổng hợp thiệt hại do thiên tai gây ra, đề xuất các biện pháp khắc phục theo quy định trong công tác ứng phó thiên tai. 4. Chính phủ quy định cụ thể về hoạt động ứng phó 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.	Bổ sung điều mới nhằm hoàn thiện khung pháp lý, đáp ứng yêu cầu thực tiễn trong bối cảnh nguy cơ ô nhiễm môi trường biển và đường thủy ngày càng gia tăng do hoạt động hàng hải và vận tải thủy phát triển mạnh. Quy định này được xây dựng trên cơ sở thể chế hóa các chủ trương về bảo vệ môi trường, phát triển bền vững theo Nghị quyết số 36-NQ/TW, đồng thời phù hợp với Luật Bảo vệ môi trường 2020 về phòng ngừa, ứng phó và khắc phục sự cố môi trường.

		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 XVII. **GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ ĐỐI VỚI CÁC KHIẾU NẠI HÀNG HẢI**		**Chương XVI.** **GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ ĐỐI VỚI CÁC KHIẾU NẠI HÀNG HẢI**	
Điều 298. 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 299 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.		**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.	Kế thừa quy định tại bộ luật Hàng hải Việt nam năm 2015.

4. Việc sử dụng quyền giới hạn trách nhiệm không có nghĩa là người được quyền giới hạn trách nhiệm đã thừa nhận mọi trách nhiệm về mình. 5. Người được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự theo quy định của Chương này mất quyền giới hạn trách nhiệm dân sự của mình, nếu tổn thất được chứng minh là hậu quả của việc người đó đã có lỗi trong việc gây ra tổn thất đó.		5. Người được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự theo quy định của Chương này mất quyền giới hạn trách nhiệm dân sự của mình, nếu tổn thất được chứng minh là hậu quả của việc người đó đã có lỗi trong việc gây ra tổn thất đó.	
Điều 299. 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		**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.	

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.		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 300. 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		**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	

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 ... của Bộ luật này. **Điều 301. 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 tại Điều 209 của Bộ luật này. 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.		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;	

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		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	

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.		tiền Việt Nam theo tỷ giá hối đoái do Ngân hàng Nhà nước công bố tại thời điểm thanh toán.	
Điều 302. 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 301 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.		**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	

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.		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 **QUYỀN CẦM GIỮ HÀNG HẢI, TẠM GIỮ, BẮT GIỮ TÀU BIỂN**	Lý do: Phương tiện thủy nội địa không có loại hình hoạt động cầm giữ, tạm giữ, bắt giữ
		Mục 1. TẠM GIỮ TÀU BIỂN	
Điều 114. 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;		**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;	Kế thừa quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam.

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.		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 115. 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 114 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 114 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.		**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.	Kế thừa quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam.

3. Thẩm quyền và thời hạn tạm giữ tàu biển quy định tại khoản 3 Điều 114 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.		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 116. Thủ tục tạm giữ tàu biển 1. Người có thẩm quyền quy định tại Điều 115 của Bộ luật này ra quyết định tạm giữ tàu biển đối với các trường hợp quy định tại Điều 114 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.		**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.	Kế thừa quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam.

5. Chính phủ quy định chi tiết thủ tục tạm giữ tàu biển để điều tra tai nạn hàng hải.			
Điều 117. 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.		**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.	Kế thừa quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam.
		Mục 2. BẮT GIỮ TÀU BIỂN	Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển số 05/2008/UBTVQH12; Văn bản hợp nhất 145/VBHN-VPQH năm 2025 hợp nhất Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển
Chương VI **BẮT GIỮ TÀU BIỂN (Đ 129 – Đ 144)** **Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG** **Điều 129. 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 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.	Giữ nguyên Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển số 05/2008/UBTVQH12; Văn bản hợp nhất 145/VBHN-VPQH năm 2025 hợp nhất Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển
Điều 136. 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		**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	Kế thừa quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam.

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.		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 139. Khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền bắt giữ tàu biển Khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền bắt giữ tàu biển là khiếu nại trong các trường hợp sau đây: 1. Các trường hợp quy định tại Điều 41 của Bộ luật này; 2. Thiệt hại hoặc đe dọa gây thiệt hại do tàu biển gây ra cho môi trường hoặc các lợi ích liên quan; các biện pháp được áp dụng để ngăn ngừa, hạn chế hoặc loại bỏ thiệt hại này; tiền bồi thường cho thiệt hại đó; chi phí hợp lý cho các biện pháp thực tế đã được áp dụng hoặc sẽ được áp dụng để khôi phục lại môi trường; tổn thất đã xảy ra hoặc có thể xảy ra đối với bên thứ ba liên quan đến thiệt hại đó; thiệt hại, chi phí hoặc tổn thất tương tự quy định tại khoản này;			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển

3. Chi phí liên quan đến việc nâng, di chuyển, trục vớt, phá hủy hoặc làm vô hại xác tàu biển bị chìm đắm, mắc cạn hoặc bị từ bỏ, trong đó bao gồm bất kỳ đồ vật đang có hoặc đã có trên tàu biển và các chi phí hoặc phí tổn liên quan đến việc bảo quản tàu biển đã bị từ bỏ và chi phí cho thuyền viên của tàu biển; 4. Thỏa thuận liên quan đến việc sử dụng hoặc thuê tàu biển, mặc dù được quy định trong hợp đồng thuê tàu hay bằng hình thức khác; 5. Thỏa thuận liên quan đến vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách trên tàu biển, mặc dù có quy định trong hợp đồng thuê tàu hoặc bằng hình thức khác; 6. Tổn thất hoặc thiệt hại liên quan đến hàng hóa, bao gồm cả hành lý được vận chuyển trên tàu biển; 7. Tổn thất chung; 8. Lai dắt tàu biển; 9. Sử dụng hoa tiêu hàng hải; 10. Hàng hóa, vật liệu, thực phẩm, nhiên liệu, thiết bị (kể cả container) được cung ứng hoặc dịch vụ cung cấp cho mục đích hoạt động, quản lý, bảo quản và bảo dưỡng tàu biển; 11. Đóng mới, hoán cải, phục hồi, sửa chữa hoặc trang bị cho tàu biển; 12. Khoản tiền thanh toán được thực hiện thay mặt chủ tàu; 13. Phí bảo hiểm do chủ tàu hoặc người nhân danh chủ tàu hoặc người thuê tàu trần trả;			

14. Khoản hoa hồng, chi phí môi giới hoặc chi phí đại lý liên quan đến tàu biển mà chủ tàu, người thuê tàu trần hoặc người được ủy quyền phải trả; 15. Tranh chấp về quyền sở hữu tàu biển; 16. Tranh chấp giữa các đồng sở hữu tàu biển về sử dụng tàu biển hoặc khoản thu nhập được từ tàu biển; 17. Thế chấp tàu biển; 18. Tranh chấp phát sinh từ hợp đồng mua bán tàu biển. Người có khiếu nại hàng hải quy định tại Điều này có quyền yêu cầu Tòa án có thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều 130 của Bộ luật này quyết định bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải.			
Điều 130. 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		**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.	Kế thừa quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam, bổ sung khoản 4 - Đã tham khảo Luật Hàng không dân dụng năm 2025

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.		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.	
Điều 131. Trách nhiệm do yêu cầu bắt giữ tàu biển không đúng 1. Người yêu cầu bắt giữ tàu biển phải chịu trách nhiệm trước pháp luật về yêu cầu của mình. Trong trường hợp yêu cầu bắt giữ tàu biển không đúng mà gây thiệt hại thì người yêu cầu bắt giữ tàu biển phải bồi thường thiệt hại. 2. Mọi thiệt hại xảy ra do hậu quả của việc yêu cầu bắt giữ tàu biển không đúng do các bên tự thỏa thuận giải quyết. Trong trường hợp không thỏa thuận được và có tranh chấp thì có quyền yêu cầu Tòa án hoặc Trọng tài			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển

giải quyết theo quy định của pháp luật. 3. Tòa án ra quyết định bắt giữ tàu biển không đúng với lý do yêu cầu bắt giữ tàu biển hoặc không đúng tàu biển có yêu cầu bắt giữ mà gây thiệt hại thì Tòa án phải bồi thường theo quy định của pháp luật.			
Điều 132. Biện pháp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển 1. Người yêu cầu bắt giữ tàu biển phải thực hiện biện pháp bảo đảm tài chính theo một hoặc cả hai hình thức sau đây: a) Nộp cho Tòa án chứng từ bảo lãnh bằng tài sản của ngân hàng hoặc tổ chức tín dụng khác hoặc của cá nhân, cơ quan, tổ chức khác; b) Gửi một khoản tiền hoặc giấy tờ có giá theo quyết định buộc thực hiện biện pháp bảo đảm tài chính của Tòa án vào tài khoản phong tỏa tại ngân hàng nơi có trụ sở của Tòa án có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển trong thời hạn chậm nhất là 48 giờ kể từ thời điểm nhận được quyết định đó. 2. Giá trị bảo đảm tài chính do Tòa án ấn định tương đương với tổn thất hoặc thiệt hại có thể phát sinh do hậu quả của việc yêu cầu bắt giữ tàu biển không đúng.			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển
Điều 133. Lệ phí bắt giữ tàu biển 1. Người yêu cầu bắt giữ tàu biển phải nộp lệ phí theo quy định của pháp luật.			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển

2. Lệ phí bắt giữ tàu biển được nộp cho Tòa án có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển quy định tại Điều 130 của Bộ luật này trong thời hạn 48 giờ kể từ thời điểm Tòa án có yêu cầu nộp lệ phí.			
Điều 134. Tài liệu, chứng cứ kèm theo đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển hoặc văn bản yêu cầu thả tàu biển đang bị bắt giữ 1. Khi yêu cầu bắt giữ hoặc thả tàu biển, người đề nghị phải gửi đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển hoặc văn bản yêu cầu thả tàu biển đang bị bắt giữ kèm theo tài liệu, chứng cứ chứng minh cho yêu cầu bắt giữ tàu biển hoặc thả tàu biển đang bị bắt giữ là có căn cứ, hợp pháp. 2. Trường hợp tài liệu, chứng cứ chứng minh cho yêu cầu bắt giữ tàu biển hoặc thả tàu biển đang bị bắt giữ bằng tiếng nước ngoài thì phải gửi kèm theo bản dịch sang tiếng Việt và được chứng thực hợp pháp theo quy định của pháp luật Việt Nam. Đối với tài liệu, giấy tờ do cơ quan có thẩm quyền nước ngoài lập, cấp, xác nhận theo pháp luật nước ngoài thì phải được hợp pháp hóa lãnh sự, trừ trường hợp được miễn theo quy định của điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển
Điều 135. Thông báo việc thực hiện quyết định bắt giữ tàu biển, quyết định thả tàu biển đang bị bắt giữ			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển

1. Giám đốc Cảng vụ có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho Tòa án, Cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải và các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan tại cảng biết về việc thực hiện quyết định bắt giữ tàu biển hoặc quyết định thả tàu biển đang bị bắt giữ. 2. Thuyền trưởng có trách nhiệm thông báo cho chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu và những người có lợi ích liên quan biết về việc tàu biển bị bắt giữ hoặc được thả.			
Điều 136. 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			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển

hiện việc bắt giữ tàu biển nếu yêu cầu bắt giữ tàu biển là đúng.			
Điều 137. Thả tàu biển sau khi bị bắt giữ 1. Tàu biển được thả trong trường hợp sau đây: a) Sau khi chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu đã thực hiện biện pháp bảo đảm thay thế hoặc đã thanh toán đủ khoản nợ và chi phí liên quan trong quá trình tàu biển bị bắt giữ; b) Quyết định bắt giữ tàu biển đã bị hủy; c) Thời hạn bắt giữ tàu biển theo quyết định bắt giữ tàu biển đã hết. 2. Trường hợp không có sự thỏa thuận giữa các bên về mức độ và hình thức bảo đảm thay thế, Tòa án sẽ quyết định mức độ và hình thức bảo đảm thay thế nhưng không vượt quá giá trị tàu biển bị bắt giữ. Người yêu cầu bắt giữ tàu biển không có quyền thực hiện bất cứ hành động nào xâm phạm tài sản hoặc quyền lợi khác của chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu. 3. Tàu biển có thể được thả theo yêu cầu của chính người đã yêu cầu bắt giữ; trong trường hợp này, mọi phí tổn liên quan do người yêu cầu bắt giữ tàu biển thanh toán.			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển
Điều 138. Áp dụng pháp luật trong việc bắt giữ tàu biển 1. Việc bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải được thực hiện theo quy định tại Mục 2			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển

Chương này và pháp luật về thủ tục bắt giữ tàu biển. 2. Việc bắt giữ tàu biển trong trường hợp áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời, để bảo đảm thi hành án dân sự và thực hiện tương trợ tư pháp được thực hiện theo pháp luật về tố tụng dân sự, về thủ tục bắt giữ tàu biển và quy định khác của pháp luật có liên quan.			
Điều 140. Điều kiện bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải 1. Khi có yêu cầu bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 139 của Bộ luật này thì Tòa án quyết định bắt giữ tàu biển trong các trường hợp sau đây: a) Chủ tàu là người chịu trách nhiệm đối với khiếu nại hàng hải tại thời điểm phát sinh khiếu nại hàng hải và vẫn là chủ tàu tại thời điểm bắt giữ tàu biển; b) Người thuê tàu trần là người chịu trách nhiệm đối với khiếu nại hàng hải tại thời điểm phát sinh khiếu nại hàng hải và vẫn là người thuê tàu trần hoặc là chủ tàu tại thời điểm bắt giữ tàu biển; c) Khiếu nại hàng hải này trên cơ sở của việc thế chấp tàu biển đó; d) Khiếu nại hàng hải này liên quan đến quyền sở hữu hoặc chiếm hữu tàu biển đó; đ) Khiếu nại hàng hải này được bảo đảm bằng một quyền cầm giữ hàng hải liên quan đến tàu biển đó.			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển

2. Việc bắt giữ tàu biển cũng được tiến hành đối với một hoặc nhiều tàu biển khác thuộc quyền sở hữu của người phải chịu trách nhiệm đối với khiếu nại hàng hải và tại thời điểm khiếu nại hàng hải đó phát sinh mà người đó là: a) Chủ sở hữu của tàu biển liên quan đến việc phát sinh khiếu nại hàng hải; b) Người thuê tàu trần, người thuê tàu định hạn hoặc người thuê tàu chuyến của tàu biển liên quan đến việc phát sinh khiếu nại hàng hải. 3. Quy định tại khoản 2 Điều này không áp dụng đối với khiếu nại hàng hải liên quan đến quyền sở hữu tàu biển.			
Điều 141. Thời hạn bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải 1. Thời hạn bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải tối đa là 30 ngày kể từ ngày tàu biển bị bắt giữ. 2. Trong thời hạn tàu biển bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải, nếu người yêu cầu bắt giữ tàu biển khởi kiện vụ án tại Tòa án hoặc yêu cầu Trọng tài giải quyết tranh chấp và tiếp tục có yêu cầu bắt giữ tàu biển, thì thời hạn bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải chấm dứt khi Tòa án có quyết định áp dụng hay không áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời bắt giữ tàu biển.			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển

Điều 142. Căn cứ thả tàu biển đang bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải 1. Tàu biển đang bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải sẽ được thả ngay khi có một trong các căn cứ sau đây: a) Sau khi chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu thực hiện những biện pháp bảo đảm thay thế hoặc thanh toán đủ khoản nợ; b) Nghĩa vụ về tài sản của chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu đã có người khác bảo lãnh thực hiện thay hoặc có thư cam kết của tổ chức bảo hiểm có uy tín. Bộ Tài chính thông báo danh sách các tổ chức bảo hiểm có uy tín; c) Theo yêu cầu của chính người đã yêu cầu bắt giữ tàu biển; d) Quyết định bắt giữ tàu biển đã bị hủy; đ) Thời hạn bắt giữ tàu biển theo quyết định của Tòa án đã hết. 2. Biện pháp bảo đảm thay thế do các bên thỏa thuận. Trong trường hợp không có sự thỏa thuận giữa các bên về mức độ và hình thức bảo đảm thay thế thì Tòa án quyết định mức độ và hình thức bảo đảm thay thế nhưng không được vượt quá giá trị tàu biển bị bắt giữ hoặc nghĩa vụ tài sản là căn cứ cho việc bắt giữ tàu biển trong trường hợp nghĩa vụ tài sản nhỏ hơn giá trị của tàu biển.			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển

Điều 143. Yêu cầu thả tàu biển đang bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải Khi có một trong các căn cứ quy định tại các điểm a, b và c khoản 1 Điều 142 của Bộ luật này, chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu, thuyền trưởng, người đã yêu cầu bắt giữ tàu biển và những người khác có liên quan có quyền yêu cầu thả tàu biển đang bị bắt giữ.			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển
Điều 144. Bắt giữ lại tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải 1. Tàu biển bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải đã được thả hoặc đã có biện pháp bảo đảm thay thế được thực hiện đối với khiếu nại hàng hải thì không thể bị bắt giữ lại trên cơ sở cùng một khiếu nại hàng hải đó, trừ trường hợp sau đây: a) Tổng giá trị bảo đảm thay thế đã nộp vẫn chưa đủ để thực hiện nghĩa vụ về tài sản, nếu tổng giá trị bảo đảm đó nhỏ hơn giá trị của tàu biển được thả; b) Người bảo lãnh thực hiện nghĩa vụ tài sản thay cho chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu không thực hiện hoặc không thể thực hiện được một phần hoặc toàn bộ nghĩa vụ tài sản đã bảo lãnh; c) Việc thả tàu hoặc việc hủy biện pháp bảo đảm thay thế đã được thực hiện theo yêu cầu của người yêu cầu bắt giữ tàu biển trên cơ sở những lý do chính đáng;			Bãi bỏ, đề xuất hoàn thiện quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển

d) Người yêu cầu bắt giữ tàu biển không thể ngăn cản được việc thả tàu hoặc việc hủy biện pháp bảo đảm đó mặc dù đã áp dụng những biện pháp cần thiết. 2. Không coi là tàu biển được thả nếu việc thả tàu biển không có quyết định thả tàu biển của Tòa án có thẩm quyền hoặc tàu biển trốn thoát khỏi nơi bắt giữ, trừ trường hợp quyết định bắt giữ tàu biển đã bị hủy hoặc thời hạn bắt giữ tàu biển theo quyết định của Tòa án đã hết. 3. Thủ tục bắt giữ lại tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải được thực hiện theo thủ tục bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải quy định tại Mục này.			
TRỤC VỚT TÀI SẢN CHÌM ĐẮM		**Chương XVIII. QUY ĐỊNH VỀ XỬ LÝ TÀI SẢN CHÌM ĐẮM**	
Điều 276. 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 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.	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.
Điều 277. Nghĩa vụ của chủ sở hữu tài sản chìm đắm 1. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm có nghĩa vụ trục vớt tài sản chìm đắm và		**Điều 183. Nghĩa vụ của chủ sở hữu tài sản chìm đắm** 1. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm có nghĩa vụ trục vớt tài sản chìm đắm và chịu mọi	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

chịu mọi chi phí liên quan đến việc trục vớt, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này. Trường hợp chủ tài sản chìm đắm không thực hiện việc trục vớt hoặc trục vớt không đúng thời hạn yêu cầu thì cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này quyết định việc trục 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 trục 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 trục vớt tài sản chìm đắm và thanh toán chi phí liên quan đến việc trục 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.		chi phí liên quan đến việc trục vớt, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này. Trường hợp chủ tài sản chìm đắm không thực hiện việc trục vớt hoặc trục vớt không đúng thời hạn yêu cầu thì cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 184 của Bộ luật này quyết định việc trục 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 trục 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 trục vớt tài sản chìm đắm và thanh toán chi phí liên quan đến việc trục 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 278. Thời hạn thông báo và trục vớt tài sản chìm đắm Trừ trường hợp quy định tại Điều 279 của Bộ luật này, thời hạn thông báo và trục vớt tài sản chìm đắm được quy định như sau: 1. Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày tài sản bị chìm đắm, chủ sở hữu tài sản chìm đắm phải thông báo cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này về việc trục vớt và dự kiến thời hạn kết thúc trục vớt;			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định

2. Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được thông báo trên, căn cứ vào tình hình thực tế, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này quyết định thời hạn dự kiến kết thúc hoạt động trục vớt hoặc quy định cụ thể thời hạn chủ sở hữu tài sản phải kết thúc hoạt động trục vớt.			
Điều 279. Trục vớt tài sản chìm đắm gây nguy hiểm 1. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm gây nguy hiểm có nghĩa vụ thông báo ngay cho Giám đốc Cảng vụ hàng hải nơi gần nhất biết sự cố xảy ra và phải tiến hành trục vớt tài sản đó trong thời hạn theo quy định của Chính phủ. Trong trường hợp chủ sở hữu tài sản không trục vớt hoặc không có khả năng bảo đảm trục vớt tài sản đúng thời hạn thì cơ quan có thẩm quyền tổ chức trục vớt và quyết định thời hạn chủ sở hữu tài sản phải thanh toán các chi phí liên quan. Chủ sở hữu tài sản phải bồi thường các tổn thất liên quan và bị xử phạt theo quy định của pháp luật, ngay cả khi bị mất quyền sở hữu đối với tài sản bị chìm đắm quy định tại khoản 1 Điều 281 của Bộ luật này. 2. Sau 30 ngày kể từ ngày nhận thông báo về việc tài sản đã được trục vớt, nếu chủ sở hữu tài sản không yêu cầu nhận lại tài sản hoặc không thanh toán các chi phí liên quan trong thời hạn quy định thì cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định bán đấu giá			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định

tài sản. Trường hợp tài sản chìm đắm gây nguy hiểm thuộc loại tài sản mau hỏng hoặc chi phí cho việc bảo quản lớn hơn so với giá trị của tài sản đó thì cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định việc bán đấu giá tài sản ngay sau khi trục vớt. Việc tổ chức bán đấu giá được thực hiện theo quy định của pháp luật. 3. Sau khi thanh toán các chi phí trục vớt, bảo quản, bán đấu giá và chi phí hợp lý khác có liên quan đến tài sản quy định tại khoản 2 Điều này, nếu còn tiền bán đấu giá thì phải được gửi vào ngân hàng và thông báo cho chủ sở hữu tài sản biết; sau 180 ngày kể từ ngày thông báo, nếu chủ sở hữu tài sản không nhận số tiền còn lại thì số tiền này cùng với tiền lãi được sung vào công quỹ nhà nước, trừ trường hợp chủ sở hữu đã mất quyền sở hữu đối với tài sản chìm đắm theo quy định tại Điều 281 của Bộ luật này. 4. Trường hợp số tiền bán đấu giá tài sản chìm đắm theo quy định tại khoản 3 Điều này không đủ để bù đắp chi phí thì chủ sở hữu tài sản chìm đắm phải hoàn trả đủ số tiền còn thiếu trong thời hạn do cơ quan quyết định trục vớt tài sản chìm đắm đó xác định; nếu chủ sở hữu tài sản chìm đắm không có khả năng chi trả hoặc không xác định được chủ sở hữu tài sản chìm đắm thì số tiền còn thiếu được lấy từ ngân sách nhà nước.			
Điều 280. Quyền ưu tiên trục vớt tài sản chìm đắm			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định

Tổ chức, cá nhân Việt Nam được quyền ưu tiên trong việc giao kết hợp đồng trục vớt tài sản chìm đắm tại nội thủy, lãnh hải Việt Nam.			
Điều 281. Mất quyền sở hữu đối với tài sản chìm đắm 1. Chủ sở hữu tài sản mất quyền sở hữu đối với tài sản chìm đắm trong trường hợp không thông báo hoặc không trục vớt tài sản trong thời hạn quy định tại Điều 278 và Điều 279 của Bộ luật này và tài sản chìm đắm đó đương nhiên trở thành tài sản của Nhà nước Việt Nam. 2. Trong trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này quyết định việc xử lý tài sản chìm đắm. 3. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm gây nguy hiểm bị mất quyền sở hữu quy định tại khoản 1 Điều này vẫn phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại và bị xử phạt theo quy định của pháp luật.			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định
Điều 282. Xử lý tài sản chìm đắm ngẫu nhiên trục vớt được 1. Trường hợp ngẫu nhiên trục vớt được tài sản trong nội thủy, lãnh hải Việt Nam hoặc khi đưa tài sản ngẫu nhiên trục vớt được vào nội thủy, lãnh hải Việt Nam, người trục vớt phải thông báo ngay cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này về thời điểm, địa điểm và các sự kiện liên quan khác; bảo vệ tài sản đó đến khi			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định

giao lại cho chủ sở hữu tài sản hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền và thông báo cho chủ sở hữu tài sản biết, nếu có điều kiện. 2. Trường hợp tài sản trục vớt quy định tại khoản 1 Điều này thuộc loại mau hỏng hoặc khi chi phí cho việc bảo quản tài sản là quá lớn thì người trục vớt có quyền xử lý tài sản theo quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 279 của Bộ luật này. 3. Trong thời hạn 15 ngày kể từ ngày thông báo mà chủ sở hữu tài sản không yêu cầu nhận lại tài sản hoặc không thanh toán các khoản nợ thì người trục vớt có nghĩa vụ giao nộp tài sản đó cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này. 4. Trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày thông báo mà chủ tài sản quy định tại khoản 3 Điều này không có hành động gì để bảo vệ quyền lợi của mình thì cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này có quyền xử lý tài sản theo quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 279 của Bộ luật này. 5. Trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này, người trục vớt được hưởng tiền công trục vớt và nhận lại chi phí liên quan khác theo các nguyên tắc tương tự về tiền công cứu hộ hàng hải. 6. Trường hợp không xác định được chủ sở hữu tài sản chìm đắm thì xử lý theo quy định của pháp luật.			

Điều 283. Xử lý tài sản trôi nổi trên biển, dạt vào bờ biển 1. Việc xử lý tài sản trôi nổi trên biển, dạt vào bờ biển được áp dụng theo quy định tại các khoản 1, 2, 3, 4 và 6 Điều 282 của Bộ luật này. 2. Người tìm thấy, cứu hoặc tham gia cứu được tài sản của người khác đang trôi nổi trên biển được hưởng tiền công theo nguyên tắc tương tự về tiền công cứu hộ hàng hải, nếu đã thông báo cho chủ sở hữu tài sản biết chậm nhất là khi giao tài sản về yêu cầu của mình. 3. Người tìm thấy, bảo quản tài sản dạt vào bờ biển được hưởng một khoản tiền thưởng và bồi hoàn chi phí bảo quản không quá 30% giá thị trường của tài sản đó, nếu đã thông báo cho chủ sở hữu tài sản biết chậm nhất là khi giao tài sản về yêu cầu của mình.			Chuyển nội dung quy định tại Nghị định
Điều 284. Thẩm quyền xử lý tài sản chìm đắm 1. Bộ Giao thông vận tải chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm gây nguy hiểm. 2. Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm là di sản văn hóa. 3. Bộ Quốc phòng chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm liên quan đến quốc phòng và tài sản chìm đắm trong khu vực quân sự. 4. Bộ Công an chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm liên quan đến an ninh quốc gia.		**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.	Sửa đổi quy định về thẩm quyền xử lý tài sản chìm đắm theo hướng lược bỏ các quy định chi tiết về phân công trách nhiệm cho từng bộ, ngành và địa phương, đồng thời giao Chính phủ quy định chi tiết để bảo đảm tính linh hoạt, kịp thời điều chỉnh theo thực tiễn quản lý, đồng thời phù hợp với chủ trương đổi mới kỹ thuật lập pháp, trong đó Luật chỉ quy định những nguyên tắc cơ bản, còn các nội dung mang tính tổ chức thực hiện, kỹ thuật và có khả năng biến động sẽ do văn bản dưới luật điều chỉnh.

5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm không thuộc tài sản quy định tại các khoản 1, 2, 3 và 4 Điều này. 6. Chính phủ quy định chi tiết việc xử lý tài sản chìm đắm.			
Chương XIX **GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP HÀNG HẢI**		**Chương XIX.** **GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP HÀNG HẢI**	
Điều 337. Tranh chấp hàng hải Tranh chấp hàng hải là các tranh chấp phát sinh liên quan đến 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.	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015
Điều 338. 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 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.	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015
Điều 339. 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		**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	Kế thừa quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015

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.		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**[20]	**Chương IX** **ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH**[110]		
	Điều 101a. Áp dụng pháp luật đối với hoạt động của phương tiện ngoài phạm vi luồng và vùng nước chưa được tổ chức quản lý, khai thác giao thông vận tải[111] Hoạt động của phương tiện ngoài phạm vi luồng và vùng nước chưa được tổ chức quản lý, khai thác giao thông vận tải phải tuân theo quy định của Luật này về phương tiện thủy nội địa; thuyền viên, người lái phương tiện; quy tắc giao thông và tín hiệu của phương tiện; vận tải đường thủy nội địa; tai nạn giao thông đường thủy nội địa và tìm kiếm, cứu nạn, cứu hộ giao thông đường thủy nội địa và quy định của pháp luật có liên quan. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm tổ chức cảnh báo tại khu vực nguy hiểm đối với hoạt động của phương tiện ngoài phạm vi luồng và vùng nước chưa được tổ chức quản lý, khai thác giao thông vận tải.		
Điều 340. Hiệu lực thi hành 1. Bộ luật này có hiệu lực thi hành từ	**Điều 102. Hiệu lực thi hành** Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01	**Điều 188. Hiệu lực thi hành** 1. Bộ luật này có hiệu lực thi hành từ ngày	

ngày 01 tháng 7 năm 2017. 2. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 hết hiệu lực kể từ ngày Bộ luật này có hiệu lực thi hành.	tháng 01 năm 2005.	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.	
Điều 341. Quy định chi tiết Chính phủ, cơ quan có thẩm quyền quy định chi tiết các điều, khoản được giao trong Bộ luật./.	**Điều 103. Hướng dẫn thi hành** Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật này.		