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

Luật số:.../2027/QH...

**Dự thảo ngày 06.10.2026**

# BỘ LUẬT
# HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY VIỆT NAM

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

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

## Chương I
## NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

### Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

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

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

### Điều 2. Áp dụng pháp luật

1. Trường hợp có quy định khác nhau giữa Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam với luật khác về cùng một vấn đề thì áp dụng quy định của Bộ luật này đối với các nội dung sau đây:

a) Gia hạn thời hạn hoạt động của dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển;

b) Tiền thuê đất, tiền thuê mặt nước đối với doanh nghiệp đóng mới, hoán cải, nâng cấp, sửa chữa tàu thuyền, công trình dầu khí trên biển;

c) Thuế suất thuế giá trị gia tăng áp dụng đối với tàu biển, tàu sông Việt Nam; vật liệu, máy móc, thiết bị dùng trong đóng mới, sửa chữa tàu biển, tàu sông Việt Nam; phần mềm máy tính sử dụng để thiết kế tàu thuyền, công trình dầu khí trên biển mà trong nước chưa sản xuất được;

d) Thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp áp dụng đối với doanh nghiệp Việt Nam kinh doanh vận tải biển, vận tải đường thủy, vận tải đa phương thức có phương thức vận tải biển hoặc vận tải đường thủy; doanh nghiệp đầu tư dự án chuyển đổi xanh; doanh nghiệp đóng mới, hoán cải tàu thuyền chuyên dụng, tàu thuyền sử dụng nhiên liệu thay thế hoặc công nghệ xanh, tàu thuyền không người lái;

đ) Miễn phí đăng ký, lệ phí trước bạ, phí trọng tải đối với tàu thuyền sử dụng điện, nhiên liệu thay thế, năng lượng tái tạo hoặc công nghệ tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải; giảm phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng hàng hải;

e) Thuế suất thuế nhập khẩu áp dụng đối với tàu biển, tàu sông, máy móc, thiết bị, linh kiện, phụ tùng, nguyên liệu, vật tư và phương tiện chuyên dùng, phần mềm máy tính sử dụng để thiết kế tàu thuyền, công trình dầu khí trên biển mà trong nước chưa sản xuất được.

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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 3. Giải thích từ ngữ**

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

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

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

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

3. Vùng nước thủy nội địa là phạm vi giới hạn được cơ quan có thẩm quyền công bố, bao gồm: tuyến đường thủy, khu nước trước cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão và các khu chức năng khác.

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

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

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

7. Khu nước kết nối là phạm vi vùng nước từ luồng tàu đến khu nước trước bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải.

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

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

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

11. Tuyến đường thủy nội địa là khu vực trong sông, kênh, rạch, hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, với chiều dài được xác định từ điểm đầu đến điểm cuối; chiều rộng được xác định từ mép nước bờ này sang mép nước bờ kia ở mực nước trung bình cao nhiều năm đối với sông, kênh, rạch và được xác định bởi luồng, hành lang bảo vệ luồng đối với hồ, đầm, phá, vụng, vịnh.

12. Luồng đường thủy nội địa là phần giới hạn vùng nước được xác định bởi hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa và các công trình phụ trợ khác, với chiều dài được xác định từ điểm đầu đến điểm cuối để tàu thuyền hành trình an toàn.

13. 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, với chiều dài được xác định từ điểm đầu đến điểm cuối để tàu thuyền hành trình an toàn.

14. 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.

15. 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.

16. Báo hiệu hàng hải, báo hiệu đường thủy nội địa là các công trình, thiết bị, bao gồm các báo hiệu nhận biết bằng hình ảnh, ánh sáng, âm thanh và tín hiệu

vô tuyến điện tử, được thiết lập và vận hành để chỉ dẫn cho tàu thuyền đi lại an toàn.

17. 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.

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

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

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

21. Tàu thuyền là phương tiện có động cơ hoặc không có động cơ, hoạt động trên mặt nước hoặc dưới mặt nước có động cơ hoặc không có động cơ, bao gồm tàu biển, tàu sông, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi, bè và các cấu trúc nổi khác.

22. 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.

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

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

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.

26. 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, đường thủy.

27. Lực lượng chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn hàng hải là lực lượng thuộc lực lượng phòng thủ dân sự chuyên trách.

28. Lực lượng kiêm nhiệm phòng, chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn hàng hải là lực lượng thuộc lực lượng phòng thủ dân sự kiêm nhiệm.

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

30. Người vận chuyển là tổ chức, cá nhân sử dụng phương tiện để vận tải người, hàng hóa trên đường thủy.

31. Nhiên liệu thay thế là nhiên liệu hoặc nguồn năng lượng được sử dụng để thay thế một phần hoặc toàn bộ nhiên liệu hóa thạch trong hoạt động hàng hải

và đường thủy, góp phần giảm phát thải khí nhà kính và các chất ô nhiễm, bảo vệ môi trường và ứng phó với biến đổi khí hậu.

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

33. Bè là phương tiện được kết ghép bằng tre, nứa, gỗ hoặc các vật liệu nổi khác để chuyển đi hoặc dùng làm phương tiện di chuyển tạm thời trên tuyến đường thủy.

34. Công nghiệp hàng hải là ngành công nghiệp bao gồm công nghiệp tàu thủy, công nghiệp hỗ trợ hàng hải và công nghiệp công nghệ hàng hải.

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

36. 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.

37. Cơ sở dữ liệu hàng hải và đường thủy nội địa là cơ sở dữ liệu chuyên ngành gồm dữ liệu về kết cấu hạ tầng, phương tiện, tổ chức, cá nhân và hoạt động hàng hải, đường thủy, được xây dựng, quản lý, cập nhật, kết nối, chia sẻ và khai thác phục vụ quản lý nhà nước và phát triển kinh tế - xã hội.

38. Tàu thuyền không người lái là tàu thuyền được vận hành bằng hệ thống điều khiển từ xa hoặc hệ thống tự động, không có hoặc chỉ có một phần thuyền viên trên tàu.

39. Trọng tải toàn phần, sức chở người của tàu sông là khối lượng hàng hóa, số lượng người tối đa mà tàu sông được phép chở, được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và ghi trong giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của tàu.

**Điều 4. Quyền thoả thuận trong hợp đồng**

1. 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;

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

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

1. Hoạt động hàng hải, hoạt động đường thủy nội địa phải bảo đảm an toàn, an ninh, phòng, chống thiên tai, bảo vệ môi trường; bảo đảm quốc phòng, an ninh;

bảo vệ lợi ích, chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

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

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

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

5. Việc sử dụng không gian biển, đầu tư xây dựng, khai thác công trình, dự án có ảnh hưởng đến hoạt động hàng hải phải bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường và không làm ảnh hưởng đến hoạt động, khả năng khai thác, phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải.

**Điều 6. Phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy**

1. Nhà nước có chính sách hỗ trợ, ưu đãi nghiên cứu, phát triển, ứng dụng, chuyển giao khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa ; ưu tiên các nhiệm vụ phục vụ quản lý nhà nước, bảo đảm an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

2. Ngân sách nhà nước hằng năm ưu tiên bố trí kinh phí cho các nhiệm vụ khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số thuộc trách nhiệm của Nhà nước; đầu tư, xây dựng, nâng cấp, duy trì, bảo trì, vận hành và khai thác hệ thống công nghệ thông tin, cơ sở dữ liệu và nền tảng số phục vụ quản lý nhà nước và cung cấp dịch vụ công trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa .

3. Nhà nước có chính sách thu hút, đào tạo, bồi dưỡng và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao làm công tác khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa . Công chức, viên chức được giao chuyên trách hoặc trực tiếp thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số có tính chất đặc thù, quan trọng trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa được hưởng chính sách tiền lương, thu nhập và đãi ngộ đặc thù theo quy định của pháp luật.

4. Nhà nước ưu tiên đầu tư, hỗ trợ phát triển cơ sở đào tạo, nghiên cứu khoa học, trung tâm nghiên cứu, phòng thí nghiệm và cơ sở thực hành, thực nghiệm về khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa ; khuyến khích liên kết giữa cơ quan quản lý nhà nước, cơ sở đào tạo, cơ sở nghiên cứu và doanh nghiệp.

5. Hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu về hàng hải và đường thủy nội địa được xây dựng, quản lý, cập nhật, kết nối, chia sẻ và khai thác thống nhất, bảo đảm chất

lượng, an toàn và an ninh. Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm cung cấp, cập nhật dữ liệu thuộc phạm vi quản lý, sở hữu hoặc khai thác hợp pháp của mình theo quy định của pháp luật; cơ quan nhà nước không yêu cầu cung cấp lại dữ liệu đã có hoặc có thể khai thác hợp pháp thông qua kết nối, chia sẻ dữ liệu.

**Điều 7. Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng hải và đường thủy**

1. Tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa có trách nhiệm tuân thủ quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường, sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả, ứng phó với biến đổi khí hậu; thực hiện chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí nhà kính theo lộ trình và quy định của pháp luật, điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Bến cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa, tàu thuyền và cơ sở đóng mới, sửa chữa, hoán cải, tái chế, phá dỡ tàu thuyền phải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn và các yêu cầu về bảo vệ môi trường; thực hiện phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường, quản lý, kiểm soát chất thải, khí thải, hệ thống chống hà, nước dằn và cặn nước dằn của tàu thuyền.

3. Dự án, nhiệm vụ chuyển đổi xanh trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa bao gồm:

a) Đầu tư xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp, mở rộng và khai thác cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa theo tiêu chí xanh, thông minh;

b) Đầu tư, phát triển và vận hành hạ tầng cung cấp điện từ bờ, trạm sạc điện, nhiên liệu thay thế, năng lượng tái tạo và các hạ tầng, công nghệ cung cấp năng lượng sạch cho tàu thuyền;

c) Đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp và vận hành cơ sở tiếp nhận, thu gom, phân loại, tái sử dụng, tái chế và xử lý chất thải từ tàu thuyền;

d) Đầu tư xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp, mở rộng và vận hành cơ sở đóng mới, sửa chữa, hoán cải, tái chế, phá dỡ tàu thuyền áp dụng công nghệ sạch, công nghệ xanh;

đ) Đầu tư mua, đóng mới, hoán cải, nâng cấp tàu thuyền sử dụng điện, nhiên liệu thay thế, năng lượng tái tạo hoặc công nghệ tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải;

e) Cải tạo, nâng cấp, chuyển đổi hoặc thay thế máy móc, thiết bị, phương tiện, công nghệ tại cảng, bến và cơ sở dịch vụ hàng hải, đường thủy nội địanhằm sử dụng năng lượng sạch, tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải;

4. Chính phủ quy định chi tiết yêu cầu, lộ trình thực hiện chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí nhà kính trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa; yêu cầu về phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa ; tiếp nhận, quản lý chất thải từ tàu thuyền; quản lý nước dằn, cặn nước dằn, khí thải và hệ thống chống hà của tàu thuyền.

**Điều 8. Nguyên tắc hợp tác quốc tế về hàng hải và đường thủy**

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

2. Thực hiện nghĩa vụ của quốc gia thành viên tại các tổ chức quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; tăng cường hợp tác quốc tế thông qua việc ký kết, thực hiện điều ước quốc tế và bảo đảm sự hiện diện của đại diện Việt Nam tại Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) và các tổ chức quốc tế khác mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

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

**Điều 9. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa**

1. Gây phương hại hoặc đe dọa gây phương hại đến chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia, quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội.

2. 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, công trình giao thông đường thủy.

3. Đầu tư, xây dựng, khai thác trái phép các công trình xây dựng trong phạm vi quy hoạch đã được phê duyệt, trong luồng hàng hải, luồng đường thủy nội địa và phạm vi bảo vệ công trình, kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy.

4. Xây dựng công trình hoặc điều khiển phương tiện vi phạm khoảng cách thông thuyền, tĩnh không an toàn đối với đường dây tải điện cao thế băng sông, biển; đường ống dẫn dầu, dẫn khí và các công trình ngầm dưới lòng sông, biển đã được công bố.

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

6. Sử dụng, đưa vào hoạt động 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; 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 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. Thuyền viên, người lái phương tiện đang thực hiện nhiệm vụ trên phương tiện mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn; chất ma túy hoặc có các chất mà

theo khuyến cáo của cơ quan chức năng ngay sau khi sử dụng không nên điều khiển phương tiện giao thông.

9. Vận chuyển người, hàng hóa, hành lý, vũ khí, vật liệu nổ, chất phóng xạ, chất ma túy, chất thải nguy hại trái quy định của pháp luật.

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

11. 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. Tổ chức đua hoặc tham gia đua trái phép tàu thuyền; điều khiển tàu thuyền lạng lách, neo đậu tàu thuyền trái quy định hoặc thực hiện hành vi khác gây mất an toàn giao thông.

13. Cố ý cung cấp, khai báo thông tin, dữ liệu không trung thực hoặc che giấu thông tin về tình trạng kỹ thuật, an toàn của tàu thuyền, hàng hoá, hành khách, thuyền viên hoặc sự cố xảy ra trong hoạt động hàng hải, đường thuỷ nội địa.

14. Cản trở, từ chối hoặc cố ý không thực hiện việc cứu người, cứu tàu thuyền, hàng hoá khi có điều kiện thực hiện và theo yêu  cầu của cơ quan có thẩm quyền, trừ trường hợp việc thực hiện có thể trực tiếp gây nguy hiểm đến tính mạng của người thực hiện hoặc trường hợp pháp luật có quy định khác.

15. Trốn tránh, trì hoãn hoặc không thực hiện mệnh lệnh, lệnh điều động của cơ quan có thẩm quyền về việc tham gia ứng phó sự cố thiên tai, tai nạn khẩn cấp, tìm kiếm cứu nạn hàng hải, đường thủy.

16. Bỏ trốn sau khi gây tai nạn để trốn tránh trách nhiệm; xâm phạm tính mạng người và tài sản trên tàu thuyền khi tàu thuyền bị nạn.

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

18. Xả thải dầu, nước thải, chất thải, nước dằn, cặn nước dằn hoặc các chất, vật chất gây ô nhiễm môi trường khác từ tàu thuyền, cầu cảng, bến cảng xuống vùng nước, vùng biển trái quy định của pháp luật.

19. Các hành vi khác vi phạm pháp luật về giao thông hàng hải, đường thủy.

## Chương II
## CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

### Điều 10. Đối tượng được hưởng ưu đãi, hỗ trợ

1. Nhà đầu tư chiến lược trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa thực hiện các dự án quy định tại khoản 2 Điều 21 của Bộ luật này.

2. Doanh nghiệp đầu tư xây dựng và kinh doanh cảng thủy nội địa; doanh nghiệp đầu tư đóng mới, mua, thuê mua, hoán cải, nâng cấp tàu biển, tàu sông; doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển, vận tải đường thủy nội địa, vận tải đa phương thức có phương thức vận tải biển hoặc vận tải đường thủy nội địa .

3. Doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực công nghiệp hàng hải, đường thủy, bao gồm thiết kế, đóng mới, hoán cải, nâng cấp, sửa chữa tàu biển, tàu sông; sản xuất vật liệu, máy móc, thiết bị, phụ tùng, vật tư, linh kiện phục vụ đóng mới, sửa chữa, khai thác tàu biển, tàu sông và công trình hàng hải, đường thủy.

4. Doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân thực hiện dự án, nhiệm vụ chuyển đổi xanh, chuyển đổi số, khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa .

5. Cơ sở giáo dục, cơ sở giáo dục nghề nghiệp, doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân tham gia đào tạo, huấn luyện, sát hạch, phát triển nguồn nhân lực hàng hải, đường thủy nội địa .

6. Tổ chức, cá nhân khác theo quy định của Chính phủ.

### Điều 11. Ưu đãi, hỗ trợ về đất đai, mặt nước và khu vực biển

1. Nhà đầu tư chiến lược thực hiện dự án quy định tại khoản 2 Điều 21 của Bộ luật này được miễn tiền thuê đất, tiền thuê mặt nước và tiền sử dụng khu vực biển đối với diện tích được sử dụng để thực hiện dự án.

2. Doanh nghiệp đầu tư xây dựng và kinh doanh cảng thủy nội địa được miễn tiền thuê đất, tiền thuê mặt nước trong thời hạn 10 năm kể từ ngày có quyết định cho thuê đất, cho thuê mặt nước để thực hiện dự án.

3. Doanh nghiệp đầu tư xây dựng cơ sở đóng mới, hoán cải, nâng cấp, sửa chữa tàu biển, tàu sông, tổ chức tham gia hoạt động đào tạo, huấn luyện, sát hạch, phát triển nguồn nhân lực hàng hải, đường thủy nội địa được miễn tiền thuê đất, tiền thuê mặt nước trong thời hạn 10 năm kể từ ngày có quyết định cho thuê đất, cho thuê mặt nước để thực hiện dự án.

4. Doanh nghiệp, tổ chức thực hiện dự án, nhiệm vụ chuyển đổi xanh trong hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa theo quy định tại khoản 3 Điều 7 của Bộ luật này được miễn tiền thuê đất, tiền thuê mặt nước và tiền sử dụng khu vực biển đối với diện tích, khu vực được sử dụng trực tiếp để thực hiện dự án.

5. Ưu tiên sử dụng bãi sông, bãi nổi để xây dựng cơ sở đóng mới, hoán cải, nâng cấp, sửa chữa tàu biển, tàu sông tại các khu vực phù hợp với quy hoạch. Căn

cứ quy hoạch phòng, chống lũ, kết quả tính toán, đánh giá ảnh hưởng đến khả năng thoát lũ và an toàn đê điều, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định vị trí, quy mô và tỷ lệ diện tích xây dựng của cơ sở tại từng bãi sông, bãi nổi.

6. Chính phủ quy định chi tiết điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện các chính sách ưu đãi, hỗ trợ quy định tại Điều này.

**Điều 12. Ưu đãi về thuế, phí, lệ phí và tín dụng**

1. Tàu biển, tàu sông Việt Nam và vật liệu, máy móc, thiết bị dùng trong đóng mới, sửa chữa tàu biển, tàu sông Việt Nam được hưởng ưu đãi về thuế giá trị gia tăng và lệ phí trước bạ.

2. Doanh nghiệp Việt Nam kinh doanh vận tải đa phương thức trong đó có phương thức vận tải biển hoặc vận tải đường thủy nội địa được giảm 50% số thuế thu nhập doanh nghiệp phải nộp đối với thu nhập từ hoạt động kinh doanh vận tải đa phương thức.

3. Tổ chức, cá nhân đầu tư cơ sở đóng mới, hoán cải tàu biển, tàu sông sử dụng điện, nhiên liệu thay thế, năng lượng tái tạo hoặc công nghệ tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải hoặc công nghệ xanh, tàu thuyền không người lái được hưởng ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp và thuế giá trị gia tăng. Chính phủ quy định mức ưu đãi và thời hạn áp dụng đối với từng loại tàu thuyền, phù hợp với tính chất, mức độ ưu tiên, từng giai đoạn và khả năng cân đối nguồn lực của Nhà nước.

4. Dự án chuyển đổi xanh trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp trong thời hạn 05 năm kể từ khi dự án hoàn thành và đi vào hoạt động; được miễn thuế nhập khẩu đối với máy móc, thiết bị, linh kiện, phụ tùng, nguyên liệu, vật tư và phương tiện chuyên dùng mà trong nước chưa sản xuất được để tạo tài sản cố định hoặc phục vụ trực tiếp cho hoạt động của dự án.

5. Tàu biển, tàu sông sử dụng điện, nhiên liệu thay thế, năng lượng tái tạo hoặc công nghệ tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải được miễn phí đăng ký tàu biển, tàu sông, lệ phí trước bạ khi đăng ký lần đầu và miễn phí trọng tải tàu, thuyền trong thời hạn 05 năm kể từ ngày đăng ký.

6. Tổ chức tham gia hoạt động đào tạo, huấn luyện, sát hạch, phát triển nguồn nhân lực hàng hải, đường thủy nội địa được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp trong thời hạn 10 năm đối với thu nhập từ hoạt động đào tạo, huấn luyện, sát hạch thuyền viên kể từ khi được cấp phép; được ưu tiên tín dụng để đầu tư nâng cấp trang thiết bị đào tạo, huấn luyện, sát hạch; ưu đãi về thuế khi mua sắm, nâng cấp trang thiết bị cho hoạt động đào tạo, huấn luyện, sát hạch đào tạo thuyền viên.

7. Hàng hóa vận tải bằng đường biển, đường thủy nội địa được miễn phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng và các loại phí, lệ phí khác do địa phương quy định đối với hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường biển, đường thủy nội địa , trừ phí, lệ phí hàng hải.

8. Doanh nghiệp đầu tư đóng mới, mua, thuê mua, hoán cải, nâng cấp tàu biển, tàu sông được hưởng chính sách tín dụng đầu tư của Nhà nước, hỗ trợ lãi suất, bảo lãnh tín dụng và cho thuê tài chính của Nhà nước. Chính phủ quy định mức hỗ trợ, điều kiện và thời hạn áp dụng đối với từng chính sách phù hợp với từng loại tàu, quy mô, tính chất dự án và khả năng cân đối nguồn lực của Nhà nước.

**Điều 13. Ưu đãi phát triển nguồn nhân lực**

1. Người lao động được hỗ trợ đào tạo, đào tạo lại, nâng cao trình độ, kỹ năng nghề và chuyển giao công nghệ; hỗ trợ đào tạo, chuyển đổi nghề đối với người có chuyên môn, kinh nghiệm phù hợp để bổ sung nguồn nhân lực cho hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa .

2. Cơ sở giáo dục, cơ sở giáo dục nghề nghiệp và doanh nghiệp tham gia đào tạo, phát triển nguồn nhân lực được hưởng ưu đãi, hỗ trợ theo quy định của pháp luật; được ưu tiên tiếp cận các chương trình, nhiệm vụ khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo.

3. Nhà nước có chính sách thu hút, trọng dụng, đãi ngộ chuyên gia, nhà khoa học, kỹ sư, nhà quản lý, thuyền trưởng, máy trưởng, công nhân kỹ thuật bậc cao, lao động nữ và người lao động có kỹ năng chuyên sâu trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy.

4. Chính phủ quy định cụ thể đối tượng, điều kiện, mức và hình thức ưu đãi, hỗ trợ quy định tại Điều này theo từng giai đoạn.

**Điều 14. Các ưu đãi, hỗ trợ khác**

1. Nhà đầu tư chiến lược thực hiện dự án quy định tại khoản 2 Điều 21 của Bộ luật này được áp dụng chế độ ưu tiên về thủ tục hải quan và thủ tục về thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu của dự án đầu tư theo quy định của pháp luật về hải quan và pháp luật về thuế. Trường hợp pháp luật về hải quan, pháp luật về thuế quy định điều kiện về kim ngạch xuất khẩu, nhập khẩu để áp dụng chế độ ưu tiên thì nhà đầu tư chiến lược không phải đáp ứng điều kiện về kim ngạch xuất khẩu, nhập khẩu.

2. Tổ chức, cá nhân thực hiện thử nghiệm, ứng dụng công nghệ mới, mô hình mới chưa được quy định đầy đủ trong pháp luật hoặc chưa được áp dụng phổ biến trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa  được hỗ trợ kinh phí thực hiện thử nghiệm, đánh giá, kiểm định, chứng nhận và hoàn thiện công nghệ. Chính phủ quy định mức hỗ trợ, điều kiện và trình tự, thủ tục thực hiện phù hợp với từng loại công nghệ, mức độ ưu tiên và khả năng cân đối nguồn lực của Nhà nước.

**Điều 15. Xử lý đối với đối tượng được hưởng ưu đãi, hỗ trợ không còn đáp ứng điều kiện**

1. Đối tượng được hưởng ưu đãi, hỗ trợ quy định tại Chương này không còn đáp ứng điều kiện để được hưởng ưu đãi, hỗ trợ thì không được tiếp tục hưởng ưu đãi, hỗ trợ kể từ thời điểm không đáp ứng điều kiện.

2. Trường hợp đã được hưởng ưu đãi, hỗ trợ nhưng không đáp ứng điều kiện hoặc thực hiện không đúng cam kết để được hưởng ưu đãi, hỗ trợ thì phải hoàn trả phần ưu đãi, hỗ trợ đã được hưởng không đúng quy định và bị xử lý theo quy định của pháp luật.

## Chương III

## 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,** đường thủy nội địa

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

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

3. Tuyến đường thuỷ nội địa bao gồm: luồng đường thuỷ nội địa; âu tàu; các công trình đưa tàu thuyền qua đập, thác trên luồng đường thuỷ nội địa; kè chỉnh trị; hành lang và các công trình bảo vệ luồng; các công trình phụ trợ gắn liền với đường thuỷ nội địa. Tuyến đường thủy nội địa được phân loại thành tuyến đường thủy nội điaquốc gia, tuyến đường thủy nội địa địa phương và tuyến đường thủy nội địa chuyên dùng.

4. Danh mục kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thuỷ nội địa; tiêu chí phân loại tuyến đường thuỷ nội địa và phân cấp kỹ thuật luồng đường thuỷ nội địa do Chính phủ quy định.

**Điều 17. Cảng biển, cảng thuỷ nội địa, bến thủy nội địa, cảng cạn**

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

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

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

3. Bến cảng biển, cảng thuỷ nội địa quân sự được Thủ tướng Chính phủ quyết định sử dụng lưỡng dụng theo quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng và khu quân sự. Bến cảng biển, cảng thuỷ nội địa lưỡng dụng khi sử dụng cho mục đích dân sự được quản lý, sử dụng theo quy định của Chính phủ.

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

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

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

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

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

9. 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.

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

11. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an, căn cứ vào quy mô và phạm vi ảnh hưởng của cảng, bến 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 làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

## Mục 2

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

### Điều 18. 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, 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 và điểm b khoản 1 Điều này thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch.

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

4. Thời kỳ, tầm nhìn quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy:

a) Thời kỳ quy hoạch là 10 năm tính từ ngày 01 tháng 01 của năm có chữ số cuối là 1 đến hết ngày 31 tháng 12 của năm có chữ số cuối là 0;

b) Tầm nhìn quy hoạch được xác định cho khoảng thời gian 30 năm tính từ đầu thời kỳ quy hoạch;

c) Tầm nhìn quy hoạch dài hạn được xác định cho khoảng thời gian 100 năm tính từ đầu thời kỳ quy hoạch.

**Điều 19. Nguyên tắc đầu tư kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy, cảng cạn**

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

2. Việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn phải tuân thủ quy định của pháp luật về đầu tư, đầu tư công, ngân sách nhà nước, xây dựng, đất đai, môi trường, khoáng sản, quy hoạch và pháp luật có liên quan; bảo đảm phù hợp với quy hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

3. Đối với kết cấu hạ tầng công cộng, Nhà nước ưu tiên đầu tư các công trình thiết yếu, có tính kết nối, dẫn dắt phát triển, phục vụ lợi ích quốc gia, quốc phòng, an ninh, phòng, chống thiên tai và ứng phó với biến đổi khí hậu. Khuyến khích tổ chức, cá nhân tự nguyện bỏ kinh phí đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng công cộng và bàn giao cho Nhà nước quản lý, khai thác; việc đầu tư, bàn giao không làm phát sinh nghĩa vụ hoàn trả kinh phí của Nhà nước, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.

4. Đối với dự án thuộc thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, cơ quan có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư phải lấy ý kiến bằng văn bản của Bộ quản lý chuyên ngành về sự phù hợp với quy hoạch và yêu cầu quản lý chuyên ngành trước khi quyết định chủ trương đầu tư.

5. Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng bến cảng biển, cảng thủy nội địa, bến phao, khu neo đậu, chuyển tải chuyên dùng có trách nhiệm đầu tư xây dựng, thiết lập kết cấu hạ tầng, luồng chuyên dùng, khu nước, vùng nước phục vụ hoạt động của công trình, trừ trường hợp luồng hàng hải công cộng, luồng đường thủy, vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch, vùng quay trở hiện có tại khu vực đáp ứng nhu cầu hoạt động của tàu thuyền.

6. Nhà nước quyết định quy hoạch, định hướng đầu tư và kiểm soát các công trình kết cấu hạ tầng trọng yếu, chiến lược; quyết định việc nắm giữ, chi phối hoặc trực tiếp quản lý đối với công trình, khu vực có vị trí chiến lược, quan trọng đối với quốc phòng, an ninh, chủ quyền quốc gia. Bộ quản lý chuyên ngành tổ chức kiểm tra, giám sát việc đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa theo quy hoạch và quy định của pháp luật.

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

**Điều 20. Lựa chọn nhà đầu tư bến cảng biển, cảng thuỷ nội địa**

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

2. Nhà đầu tư thực hiện dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển, cảng thủy nội địa phải đáp ứng các tiêu chí về năng lực tài chính, vốn chủ sở hữu, kinh nghiệm đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng, phương án đầu tư, tiến độ thực hiện dự án, năng lực quản trị, công nghệ, kết nối giao thông, logistics, bảo vệ môi trường và các tiêu chí khác phù hợp với tính chất, quy mô, công năng của dự án.

3. Đối với dự án thuộc Danh mục dự án ưu tiên thu hút nhà đầu tư chiến lược quy định tại khoản 2 Điều 21 của Bộ luật này, việc lựa chọn nhà đầu tư được thực hiện thông qua đấu thầu theo quy định của pháp luật về đấu thầu. Nhà đầu tư được lựa chọn phải đáp ứng các tiêu chí quy định tại khoản 2 Điều này và các tiêu chí, điều kiện đối với nhà đầu tư chiến lược quy định tại Điều 21 của Bộ luật này.

4. Chính phủ quy định chi tiết tiêu chí lựa chọn nhà đầu tư quy định tại khoản 2 Điều này và tiêu chí, điều kiện lựa chọn nhà đầu tư chiến lược quy định tại Điều 21 của Bộ luật này.

**Điều 21. Thu hút nhà đầu tư chiến lược**

1. Nhà nước ưu tiên thu hút nhà đầu tư chiến lược thực hiện các dự án đầu tư có quy mô lớn, tính chất quan trọng, yêu cầu cao về năng lực tài chính, công nghệ, quản trị, kinh nghiệm và khả năng tổ chức thực hiện, có tác động lan tỏa đối với phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy, vận tải, logistics, công nghiệp tàu thủy, chuyển đổi năng lượng, chuyển đổi số và phát triển kinh tế - xã hội.

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

a) Bến cảng biển có vai trò quan trọng trong hệ thống cảng biển quốc gia hoặc hình thành đầu mối vận tải, logistics của quốc gia, khu vực;

b) Cảng thủy nội địa đầu mối có vai trò quan trọng trong kết nối vận tải, logistics và phát triển kinh tế - xã hội của vùng;

c) Khu liên hợp, trung tâm công nghiệp tàu thủy có quy mô lớn, công nghệ tiên tiến, công nghệ xanh hoặc có khả năng hình thành trung tâm công nghiệp có tính cạnh tranh khu vực, quốc tế;

d) Cảng cạn, trung tâm logistics, khu logistics tích hợp có vai trò quan trọng trong kết nối vận tải đa phương thức và chuỗi cung ứng;

đ) Dự án tổng thể hoặc kết hợp từ hai hoặc nhiều dự án quy định tại các điểm a, b, c và d khoản này, có quy mô lớn, tính chất quan trọng và tác động lan tỏa;

e) Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa có yêu cầu cao về công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, chuyển đổi năng lượng hoặc phát triển xanh, trong đó công nghệ, hệ thống, giải pháp là bộ phận cấu thành của dự án kết cấu hạ tầng.

3. Dự án quy định tại khoản 2 Điều này được đưa vào Danh mục dự án ưu tiên thu hút nhà đầu tư chiến lược khi đáp ứng các tiêu chí về quy mô vốn đầu tư, quy mô công suất, năng lực khai thác, vị trí, vai trò kết nối, công nghệ, mức độ đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, chuyển đổi năng lượng, tác động lan tỏa và các tiêu chí khác phù hợp với từng loại dự án.

4. Nhà đầu tư chiến lược phải đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Có năng lực tài chính, vốn chủ sở hữu và khả năng huy động vốn phù hợp với quy mô, tính chất và tiến độ thực hiện dự án;

b) Có kinh nghiệm đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác hoặc vận hành công trình, dự án có quy mô, tính chất tương tự hoặc có năng lực đáp ứng yêu cầu đặc thù của dự án;

c) Có năng lực về công nghệ, quản trị, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, chuyển đổi năng lượng hoặc phát triển xanh phù hợp với mục tiêu và yêu cầu của dự án;

d) Có phương án và cam kết cụ thể về tiến độ thực hiện dự án, công nghệ, chuyển giao công nghệ, phát triển nguồn nhân lực, phát triển doanh nghiệp trong nước và tham gia chuỗi cung ứng, nếu dự án có yêu cầu;

đ) Có cam kết thực hiện dự án đúng mục tiêu, quy mô, tiến độ và các yêu cầu về quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường, an toàn hàng hải, an toàn đường thủy nội địa và các yêu cầu khác theo quy định của pháp luật.

5. Đối với dự án có nhiều dự án thành phần hoặc nhiều phân kỳ đầu tư, năng lực tài chính và vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư được xác định phù hợp với tổng vốn đầu tư, tiến độ và từng dự án thành phần, phân kỳ đầu tư đã được cấp có thẩm

quyền chấp thuận; bảo đảm nhà đầu tư có đủ năng lực thực hiện dự án theo cam kết.

6. Việc lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án thuộc Danh mục dự án ưu tiên thu hút nhà đầu tư chiến lược quy định tại khoản 2 Điều này được thực hiện thông qua đấu thầu theo quy định của pháp luật về đấu thầu. Nhà đầu tư được lựa chọn phải đáp ứng các tiêu chí, điều kiện quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 20 và khoản 4 Điều này của Bộ luật.

7. Nhà đầu tư chiến lược thực hiện dự án quy định tại khoản 2 Điều này được hưởng các ưu đãi, hỗ trợ theo quy định tại Điều 11 và Điều 14 của Bộ luật này.

8. Nhà đầu tư chiến lược có nghĩa vụ:

a) Thực hiện dự án đúng mục tiêu, quy mô, tiến độ và các nội dung đã cam kết;

b) Góp đủ vốn chủ sở hữu và huy động đủ nguồn vốn để thực hiện dự án theo tiến độ được cấp có thẩm quyền chấp thuận;

c) Thực hiện các cam kết về công nghệ, chuyển giao công nghệ, phát triển nguồn nhân lực, phát triển doanh nghiệp trong nước, chuyển đổi số, chuyển đổi năng lượng, bảo vệ môi trường và các cam kết khác làm cơ sở để được hưởng ưu đãi, hỗ trợ;

d) Không chuyển nhượng toàn bộ hoặc một phần dự án trong thời gian thực hiện các cam kết về vốn, tiến độ và các nghĩa vụ khác làm cơ sở để được hưởng ưu đãi, hỗ trợ.

9. Chính phủ quy định:

a) Tiêu chí cụ thể về quy mô vốn đầu tư, quy mô, công suất, năng lực khai thác, vị trí, vai trò kết nối, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, chuyển đổi năng lượng, tác động lan tỏa và các tiêu chí khác để xác định dự án thuộc Danh mục dự án ưu tiên thu hút nhà đầu tư chiến lược;

b) Tiêu chí, điều kiện cụ thể đối với nhà đầu tư chiến lược về năng lực tài chính, vốn chủ sở hữu, kinh nghiệm, công nghệ, quản trị, tiến độ thực hiện dự án, chuyển giao công nghệ và phát triển nguồn nhân lực;

c) Trình tự, thủ tục lập, công bố Danh mục dự án ưu tiên thu hút nhà đầu tư chiến lược và lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của pháp luật về đấu thầu;

d) Cơ chế kiểm tra, giám sát việc thực hiện dự án và xử lý trường hợp nhà đầu tư không đáp ứng điều kiện hoặc không thực hiện đúng cam kết.

**Điều 22. Thời hạn hoạt động và xử lý dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển khi chấm dứt hoạt động**

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

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

3. Đối với dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này, khi hết thời hạn hoạt động thì dự án, dự án thành phần chấm dứt hoạt động và không được gia hạn.

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

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

b) Trường hợp bến cảng biển không còn phù hợp với quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải, nhà đầu tư có trách nhiệm thanh lý, xử lý tài sản và hoàn trả mặt bằng theo quy định của pháp luật.

Việc xử lý dự án, dự án thành phần và tài sản theo quy định tại khoản này không làm phát sinh nghĩa vụ của Nhà nước trong việc bồi hoàn phần vốn đầu tư mà nhà đầu tư đã thực hiện để xây dựng, cải tạo, nâng cấp, mở rộng bến cảng biển.

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

## Mục 3

## KHAI THÁC VÀ XỬ LÝ KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI, ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA, CẢNG CẠN

### Điều 23. Khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn

1. Việc khai thác toàn bộ hoặc một phần kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa được đầu tư bằng ngân sách nhà nước, tài sản thuộc kết cấu hạ tầng bến cảng biển gắn liền với đất quy định tại điểm a khoản 4 Điều 22 của Bộ luật này thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

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

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

4. Bến cảng, cầu cảng, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa được tiếp nhận tàu thuyền, tàu sông, tàu biển có thông số kỹ thuật lớn hơn thông số của tàu thuyền, tàu sông, tàu biển theo hồ sơ thiết kế được phê duyệt hoặc quyết định công bố khi đáp ứng các yêu cầu về an toàn kết cấu hạ tầng, an toàn hàng hải và an toàn giao thông đường thủy nội địa theo quy định pháp luật

5. Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa được khuyến khích sử dụng chung trong khai thác nhằm nâng cao năng lực, hiệu quả khai thác và tận dụng tối đa kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thuỷ nội địa hiện có.

**Điều 24. Kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa tạm thời**

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. Việc thiết lập, công bố đưa vào sử dụng, khai thác, chấm dứt hoạt động, chuyển đổi kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thuỷ nội địa tạm thời thực hiện theo quy định của Chính phủ.

**Điều 25. Xử lý kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa**

1. Việc xử lý kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa đầu tư bằng ngân sách nhà nước được thực hiện bằng các hình thức sau đây:

a) Các hình thức xử lý tài sản công theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công;

b) Bồi hoàn giá trị đầu tư còn lại theo quy định của Chính phủ.

2. Việc xử lý kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa đầu tư bằng nguồn vốn ngoài ngân sách được thực hiện theo quy định pháp luật.

## Mục 4

## BẢO TRÌ, BẢO VỆ KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI, ĐƯỜNG THUỶ NỘI ĐỊA, CẢNG CẠN

**Điều 26. Bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy, cảng cạn**

1. Kết cấu hạ tầng hàng hải,đường thủy, cảng cạn được bảo trì nhằm duy trì tình trạng kỹ thuật, an toàn theo thiết kế, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật trong quá trình khai thác, sử dụng.

2. Việc bảo trì kết cấu hạ tầng tuân thủ quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về hàng hải và đường thuỷ nội địa, cảng cạn và quy định khác của pháp luật có liên quan.

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

**Điều 27. Nguồn kinh phí thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn**

1. Nguồn kinh phí thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn bao gồm:

a) Ngân sách nhà nước;

b) Do tổ chức, cá nhân tự bảo đảm;

c) Các nguồn kinh phí hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

2. Ngân sách trung ương bảo đảm kinh phí quản lý, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải thuộc phạm vi quản lý của trung ương. Ngân sách địa phương bảo đảm kinh phí quản lý, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa được giao địa phương quản lý theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước.

3. Ngân sách trung ương hỗ trợ ngân sách địa phương thực hiện nhiệm vụ quản lý, khai thác, bảo trì tuyến đường thủy nội địa quốc gia được phân cấp theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước trong trường hợp địa phương chưa có khả năng cân đối ngân sách.

4. Việc quản lý, sử dụng nguồn kinh phí để thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy, cảng cạn thực hiện theo quy định của pháp luật.

**Điều 28. Bảo vệ kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn**

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

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

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

## Chương IV

## TÀU THUYỀN

### Mục 1

### QUY ĐỊNH CHUNG

**Điều 29. Tàu biển, tàu sông**

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

2. Tàu sông là tàu thuyền chuyên hoạt động trên tuyến đường thuỷ.

**Điều 30. Tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam**

1. Tàu biển Việt Nam bao gồm:

a) Tàu biển đã được đăng ký vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam;

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

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

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

**Điều 31. Chủ tàu**

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

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

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

**Điều 32. 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 vùng nước 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 hoạt động tại cảng biển, cảng thuỷ nội địa Việt Nam khi muốn treo cờ nước ngoài hoặc kéo còi trong các dịp nghi lễ của quốc gia tàu mang cờ phải được sự chấp thuận của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam.

3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này, trong đó xác định cơ quan có thẩm quyền chấp thuận quy định tại khoản 2 Điều này.

**Điều 33. Niên hạn sử dụng và tuổi tàu sông nhập khẩu**

1. Tàu sông phải bảo đảm niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ.

2. Tàu sông đã qua sử dụng nhập khẩu phải bảo đảm tuổi tàu được phép nhập khẩu theo quy định của Chính phủ, trừ trường hợp nhập khẩu với mục đích đào tạo, huấn luyện, triển lãm, nghiên cứu khoa học. Trường hợp nhập khẩu tàu sông quá tuổi để phục vụ đào tạo, huấn luyện, nghiên cứu khoa học, trưng bày, triển lãm thì tàu phải bảo đảm an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường, chỉ được sử dụng đúng mục đích nhập khẩu và không được sử dụng vào hoạt động kinh doanh vận

tải. Chính phủ quy định điều kiện, tiêu chuẩn kỹ thuật và phạm vi sử dụng đối với trường hợp này.

## Mục 2

## ĐĂNG KÝ TÀU BIỂN, TÀU SÔNG VÀ TÀU THUYỀN KHÁC

### Điều 34. Đăng ký tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam

1. Đăng ký tàu biển, tàu sông là việc cơ quan đăng ký ghi, lưu trữ thông tin về tàu vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam hoặc, Sổ đăng ký tàu sông dưới dạng văn bản giấy hoặc dữ liệu điện tử trên cơ sở dữ liệu hàng hải và đường thủy nội địa và cấp giấy chứng nhận đăng ký theo quy định của Bộ luật này.

2. 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 thì việc đăng ký phải ghi rõ các chủ sở hữu và tỷ lệ sở hữu.

Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài có đủ điều kiện theo quy định tại Điều 36 của Bộ luật này 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 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 được đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam.

3. 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;

đ) Đăng ký tàu biển đang đóng;

e) Đăng ký tàu biển loại nhỏ.

4. 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 đó.

5. Tàu sông thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân được đăng ký vào Sổ đăng ký tàu sông tại nơi chủ tàu đặt trụ sở hoặc nơi cư trú và được cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu sông. Tàu sông phải đăng ký lại trong các trường hợp sau đây:

a) Chuyển quyền sở hữu;

b) Thay đổi tên tàu, tên chủ tàu, tính năng kỹ thuật;

c) Trụ sở hoặc nơi cư trú của chủ tàu chuyển sang đơn vị hành chính cấp tỉnh khác;

d) Chuyển đăng ký từ cơ quan đăng ký khác sang cơ quan đăng ký tàu sông.

6. Việc đăng ký tàu biển, tàu sông được thực hiện công khai; tổ chức, cá nhân có quyền yêu cầu cấp trích lục hoặc bản sao từ Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam, Sổ đăng ký tàu sông và phải nộp phí, lệ phí theo quy định của pháp luật.

7. Thẩm quyền đăng ký tàu biển, tàu sông

a) Bộ Xây dựng tổ chức thực hiện đăng ký tàu biển;

b) Ủy banh nhân dân cấp tỉnh tổ chức đăng ký tàu sông và tổ chức quản lý tàu sông được miễn đăng ký;

c) 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 tàu thuyền làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh và tàu công vụ khác được đăng ký vào hệ thống đăng ký tàu thuyền của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an theo quy định của Chính phủ.

8. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

**Điều 35. Các loại tàu biển, tàu sông 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 từ 50 GT trở lên hoặc có trọng tải từ 100 tấn trở lên hoặc có chiều dài từ 24 mét (m) trở lên theo quy định của Công ước quốc tế về mạn khô tàu biển;

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. Các loại tàu sông sau đây phải đăng ký vào Sổ đăng ký tàu sông:

a) Tàu sông có động cơ công suất máy chính trên 11kW (15 sức ngựa);

b) Tàu sông không có động cơ có trọng tải toàn phần trên 15 tấn;

c) Tàu sông có sức chở trên 5 người.

3. Việc đăng ký tàu biển không thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này do Chính phủ quy định. Tàu sông không thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này và bè được miễn đăng ký vào Sổ đăng ký tàu sông nhưng khi hoạt động trên tuyến đường thủy nội địa phải đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Bảo đảm an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường và có trang thiết bị an toàn theo quy định của Chính phủ;

b) Chủ tàu phải thông báo cho cơ quan có thẩm quyền tại địa phương nơi chủ tàu cư trú hoặc nơi tàu thường xuyên hoạt động các thông tin cơ bản về chủ tàu, loại tàu, công dụng, thông số kỹ thuật chính và khu vực hoạt động; thông báo khi có thay đổi hoặc chấm dứt hoạt động để phục vụ thống kê, quản lý.

4. Chính phủ quy định chi tiết điều kiện an toàn, hoạt động, nội dung, hình thức thông báo quy định tại khoản 3 Điều này và trình tự, thủ tục đăng ký tàu biển, tàu sông; điều kiện hoạt động và yêu cầu đặc thù về đăng ký đối với tàu thuyền không người lái.

**Điều 36. Điều kiện đăng ký tàu biển, tàu sông**

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;

b) Tên tàu biển theo quy định tại Điều 37 của Bộ luật này;

c) 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;

d) Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật, điều ước quốc tế liên quan áp dụng cho tàu trừ trường hợp đăng ký lần đầu với tàu đóng mới;

đ) Chủ tàu có trụ sở, chi nhánh hoặc văn phòng đại diện tại Việt Nam;

e) 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 khoản 1 Điều này phải có hợp đồng thuê tàu trần hoặc hợp đồng thuê mua tàu.

3. Tàu sông khi đăng ký phải có nguồn gốc hợp pháp, đạt tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật.

**Điều 37. Đặt tên tàu biển, tàu sông**

1. Tàu biển Việt Nam phải được đặt tên và theo nguyên tắc sau đây:

a) 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;

b) Không sử dụng tên cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang, tổ chức 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;

c) 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.

2. Tàu sông có thể có tên riêng do chủ tàu đặt nhưng không được trùng với tên tàu sông đã đăng ký trong Sổ đăng ký tàu sông; trường hợp lấy tên nhân vật lịch sử hoặc sự kiện lịch sử Việt Nam để đặt tên tàu sông, chủ tàu phải tuân theo quy định của pháp luật về văn hóa.

3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

**Điều 38. Trách nhiệm của chủ tàu về đăng ký tàu biển, tàu sông**

1. Cung cấp đầy đủ các giấy tờ và khai báo đầy đủ, chính xác các nội dung liên quan đến tàu biển, tàu sông khi đăng ký cho cơ quan đăng ký.

2. Trường hợp tàu biển, tàu sông do tổ chức, cá nhân Việt Nam đóng mới, mua, được tặng cho, thừa kế thì chủ tàu có trách nhiệm thực hiện đăng ký theo quy định.

3. Nộp lệ phí đăng ký theo quy định của pháp luật.

4. Thông báo chính xác, đầy đủ và kịp thời cho cơ quan đăng ký về mọi thay đổi của tàu liên quan đến nội dung đã đăng ký.

5. Quy định tại Điều này cũng được áp dụng đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê tàu trần, thuê mua tàu.

**Điều 39. Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài**

1. Tàu biển được mua, đóng mới của doanh nghiệp nhà nước hoặc doanh nghiệp có vốn góp của Nhà nước phải đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam, trừ trường hợp quy định tại khoản 3 Điều này.

2. Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam nhưng không có vốn nhà nước được đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài theo quyết định của chủ sở hữu tàu; chủ tàu có trách nhiệm thông báo cho cơ quan đăng ký tàu biển Việt Nam theo quy định của Chính phủ.

3. Tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam do tổ chức, cá nhân nước ngoài thuê mua hoặc thuê tàu trần được đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài nếu chủ tàu yêu cầu.

4. Quy định tại Điều này cũng áp dụng đối với kho chứa nổi và giàn di động.

5. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

**Điều 40. 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.

3. Chính phủ quy định chi tiết thủ tục đăng ký tàu biển đang đóng.

**Điều 41. Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam, Sổ đăng ký tàu sông**

1. Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam do cơ quan đăng ký tàu biển lập, quản lý thống nhất trong cả nước và có nội dung cơ bản theo quy định của Bộ Xây dựng.

2. Sổ đăng ký tàu sông do từng cơ quan đăng ký tàu sông lập, quản lý theo phạm vi thẩm quyền và có nội dung cơ bản sau đây:

a) Tên, số đăng ký, thời điểm đăng ký của tàu sông;

b) Tên, địa chỉ của chủ tàu;

c) Tên, địa chỉ cơ sở đóng tàu và năm đóng tàu;

d) Loại tàu, công dụng và các thông số kỹ thuật chính;

đ) Tình trạng sở hữu và những thay đổi có liên quan đến sở hữu;

e) Thời điểm và lý do xóa đăng ký.

3. Số đăng ký tàu sông được cấp theo hệ thống thống nhất trong cả nước, không trùng lặp giữa các cơ quan đăng ký.

4. Mọi thay đổi về nội dung đăng ký quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này phải được ghi vào Sổ đăng ký tương ứng và cập nhật vào cơ sở dữ liệu hàng hải và đường thủy.

**Điều 42. Xóa đăng ký tàu biển Việt Nam, tàu sông 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. Tàu sông phải xóa đăng ký trong Sổ đăng ký tàu sông trong trường hợp sau đây:

a) Bị mất tích, bị phá hủy hoặc không còn khả năng phục hồi;

b) Được chuyển nhượng ra nước ngoài;

c) Theo đề nghị của chủ tàu sông.

3. Đối với các trường hợp quy định tại điểm d và điểm đ khoản 1, điểm b và điểm c khoản 2 Điều này, tàu biển, tàu sông đang thế chấp chỉ được xóa đăng ký nếu người nhận thế chấp tàu biển đó chấp thuận.

4. Chủ tàu phải thực hiện thủ tục xóa đăng ký trong thời hạn theo quy định của Chính phủ.

5. Chính phủ quy định chi tiết trình tự, thủ tục xóa đăng ký tàu biển, tàu sông.

**Điều 43. Đăng ký, xóa đăng ký tàu thuyền công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi**

Tàu thuyền công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi được đăng ký, xóa đăng ký theo quy định tại Mục này, trừ trường hợp quy định tại điểm c khoản 7 Điều 34 của Bộ luật này.

## Mục 3

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

**Điều 44. Giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển, tàu sông**

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

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

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

4. Bộ trưởng Bộ Xây dựng, Bộ trưởng Bộ Công an, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định về giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển, tàu sông, trừ trường hợp quy định tại khoản 5 Điều này.

5. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, quy định về giấy chứng nhận và tài liệu của tàu thuyền làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

**Điều 45. 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 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. 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.

## Mục 4

## CHUYỂN QUYỀN SỞ HỮU VÀ THẾ CHẤP TÀU BIỂN

### Điều 46. Chuyển quyền sở hữu tàu biển Việt Nam

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

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

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

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

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

### Điều 47. 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 đã được đăng ký theo quy định của Chính phủ.

### Điều 48. Nguyên tắc thế chấp tàu biển Việt Nam

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

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

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

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

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

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

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

a) Nghĩa vụ được bảo đảm bằng thế chấp chấm dứt;

b) Việc thế chấp tàu biển được hủy bỏ hoặc được thay thế bằng biện pháp bảo đảm khác;

c) Tàu biển thế chấp đã được xử lý theo quy định của pháp luật;

d) Tàu biển thế chấp bị tổn thất toàn bộ;

đ) Theo thỏa thuận của các bên.

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

**Điều 49. Đăng ký thế chấp tàu biển Việt Nam**

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

a) Thông tin về bên nhận thế chấp, chủ tàu và bên được bảo đảm (nếu có);

b) Thông tin nhận dạng của tàu biển được thế chấp;

c) Thông tin về nghĩa vụ được bảo đảm bằng thế chấp.

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

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

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

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

## Mục 5
## QUYỀN CẦM GIỮ HÀNG HẢI

**Điều 50. Quyền cầm giữ hàng hải**

1. Quyền cầm giữ hàng hải là quyền của người có khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 51 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 51 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 51 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 51. Khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải**

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

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

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

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

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

**Điều 52. 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 51 của Bộ luật này; trường hợp khiếu nại hàng hải về chi phí cứu hộ tàu biển phát sinh sau thời điểm các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải khác thì xếp ưu tiên cao hơn các khiếu nại hàng hải đó.

2. Các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải trong cùng một khoản quy định tại Điều 51 của Bộ luật này được xếp ngang nhau; trường

hợp khoản tiền phân chia không đủ để thanh toán giá trị của mỗi khiếu nại hàng hải thì được giải quyết theo tỷ lệ giá trị giữa các khiếu nại hàng hải đó.

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

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

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

6. Trong trường hợp khiếu nại hàng hải về chi phí cứu hộ quy định tại khoản 4 Điều 51 của Bộ luật này thì khiếu nại hàng hải phát sinh sau được giải quyết trước các khiếu nại hàng hải khác.

**Điều 53. Thời hiệu quyền cầm giữ hàng hải**

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

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

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

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

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

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

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

## Mục 6

## QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG TÀU THUYỀN ĐẾN VÀ RỜI CẢNG BIỂN, CẢNG THỦY NỘI ĐỊA, BẾN THỦY NỘI ĐỊA

### Điều 54. Quản lý hoạt động tàu thuyền đến, rời cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa

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

a) Tàu thuyền không phân biệt quốc tịch, trọng tải và mục đích sử dụng chỉ được phép đến cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thuỷ nội địa và hoạt động trong vùng biển Việt Nam khi có đủ điều kiện an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy, bảo vệ môi trường và các điều kiện khác theo quy định của pháp luật;

b) Tàu thuyền chỉ được hoạt động tại cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thuỷ nội địa đã được công bố đưa vào sử dụng; phù hợp với công năng của cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thuỷ nội địa đó;

c) Trường hợp tàu thuyền nước ngoài vào hoạt động tại vùng biển Việt Nam không thuộc vùng nước cảng biển và tàu thuyền Việt Nam hoạt động tại vùng biển Việt Nam không thuộc vùng nước cảng biển phải được phép của các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền theo quy định của Chính phủ. Cảng vụ hàng hải được giao thực hiện thủ tục cho tàu thuyền đến, rời cảng có trách nhiệm giám sát hoạt động của tàu thuyền bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

2. Nguyên tắc tàu thuyền rời cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa

a) Tàu thuyền rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa sau khi đã hoàn thành thủ tục theo quy định, trừ trường hợp được miễn thủ tục theo quy định của Chính phủ;

b) Tàu thuyền không được rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa trong các trường hợp: không có đủ các điều kiện về an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định; phát hiện có nguy cơ khác đe dọa sự an toàn của tàu thuyền, người, hàng hóa ở trên tàu thuyền và môi trường; đã có lệnh bắt giữ, tạm giữ tàu thuyền theo quyết định của Tòa án hoặc cơ quan có thẩm quyền theo quy định của pháp luật;

c) Trường hợp không cho tàu thuyền rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa quy định tại điểm b khoản này, Giám đốc Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa hoặc tổ chức, cá nhân có thẩm quyền phải thông báo cho thuyền trưởng và các cơ quan liên quan biết lý do và phải làm thủ tục cho tàu thuyền rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa ngay khi lý do nêu trên không còn.

3. Tàu thuyền nước ngoài thực hiện hoạt động đặc thù trong vùng biển Việt Nam phải được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận cho tàu thuyền đến cảng biển.

4. Thẩm quyền và trình tự, thủ tục cho tàu thuyền đến, rời cảng biển, cảng thuỷ nội địa, bến thuỷ nội địa và các trường hợp được miễn, giảm thủ tục theo quy định của Chính phủ.

**Điều 55. Nguyên tắc đối với tàu thuyền 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 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.

6. Chính phủ quy định chi tiết thẩm quyền và trình tự, thủ tục cho tàu thuyền quân sự nước ngoài đến Việt Nam.

## Chương V

## THUYỀN BỘ VÀ THUYỀN VIÊN TÀU BIỂN, TÀU SÔNG

### Mục 1

### THUYỀN BỘ

**Điều 56. Thuyền bộ tàu biển, tàu sông**

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

**Điều 57. Trách nhiệm của chủ tàu đối với thuyền bộ tàu biển, tàu sông**

1. Bố trí đủ thuyền viên theo định biên an toàn tối thiểu của tàu biển, tàu sông và bảo đảm thuyền viên phải có đủ điều kiện làm việc trên tàu theo quy định tại Điều 66 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 Xây dựng quy định.

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

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

**Điều 58. Địa vị pháp lý, quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của thuyền trưởng tàu sông**

1. Thuyền trưởng tàu sông là người chỉ huy cao nhất trên tàu, chịu trách nhiệm về việc chỉ huy, điều hành hoạt động của tàu sông và bảo đảm an toàn cho người, tàu sông, hàng hóa, tài sản trên tàu và bảo vệ môi trường.

2. Thuyền viên, các chức danh khác và hành khách có mặt trên tàu sông phải chấp hành mệnh lệnh của thuyền trưởng tàu sông theo quy định của pháp luật.

3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của thuyền trưởng tàu sông.

**Điều 59. Địa vị pháp lý của thuyền trưởng tàu biển**

1. Thuyền trưởng tàu biển 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.

**Điều 60. Nghĩa vụ của thuyền trưởng tàu biển**

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 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.

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.

**Điều 61. Quyền của thuyền trưởng tàu biển**

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 62. 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.

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 63. 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 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 64. Trách nhiệm của thuyền trưởng tàu biển 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.

**Điều 65. 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.

## Mục 2
## THUYỀN VIÊN

### Điều 66. Thuyền viên làm việc trên tàu biển, tàu sông

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Việc sử dụng người đã đến tuổi nghỉ hưu được thực hiện theo quy định của pháp luật về lao động và yêu cầu bảo đảm an toàn của hoạt động giao thông hàng hải, đường thủy.

5. Bộ Xây dựng 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, chứng chỉ chuyên môn, quy định cấp, đổi, thu hồi chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên; đăng ký thuyền viên, sổ thuyền viên và điều kiện để thuyền viên là công dân nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam.

6. Bộ Y tế quy định tiêu chuẩn sức khỏe của thuyền viên tàu biển.

### Điều 67. Chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên tàu biển

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

2. Trường hợp chủ tàu hoặc thuyền trưởng yêu cầu thuyền viên phải rời tàu biển thì chủ tàu có trách nhiệm trả 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.

5. Tổ chức thực hiện tuyển dụng, cung ứng thuyền viên hàng hải phải đáp ứng điều kiện do Chính phủ quy định.

6. Bộ Xây dựng quy định cụ thể về kiểm tra điều kiện lao động trên tàu biển; cấp Giấy chứng nhận Lao động hàng hải cho tàu biển, giải quyết khiếu nại về chế độ lao động của thuyền viên làm việc trên tàu biển.

**Điều 68. Hợp đồng lao động 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 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.

**Điều 69. Thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi của thuyền viên tàu biển**

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 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 70. Nghỉ hàng năm, nghỉ lễ, tết của thuyền viên tàu biển**

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.

**Điều 71. Tiền lương, phụ cấp và các khoản thu nhập khác của thuyền viên tàu biển**

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 hàng tháng bao gồm tiền lương, phụ cấp và các khoản thu nhập khác.

**Điều 72. 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 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 Tài chính hướng dẫn quy định tại khoản 7 và khoản 8 Điều này.

**Điều 73. Thực phẩm và nước uống của thuyền viên tàu biển**

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 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 10 thuyền viên thì không bắt buộc có bếp trưởng nhưng phải bố trí cấp dưỡng.

4. 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 74. Chăm sóc sức khỏe cho thuyền viên tàu biển**

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 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 chẩn đoán, chăm sóc, điều trị cho thuyền viên.

5. 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 75. 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 thuyền viên rời tàu khi bị bệnh, bị thương hoặc tử vong.

**Điều 76. 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 Nội vụ quy định về khai báo, điều tra, thống kê, báo cáo tai nạn lao động hàng hải.

**Điều 77. 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 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 Nội vụ 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 Xây dựng.

**Điều 78. Đào tạo, huấn luyện, sát hạch thuyền viên hàng hải**

1. Cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải phải bảo đảm đáp ứng các quy định về cơ sở vật chất, trang thiết bị, giảng viên, huấn luyện viên theo quy định của Chính phủ.

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

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

4. Bộ Xây dựng quy định hoạt động đào tạo, huấn luyện, sát hạch thuyền viên và khoản 2, khoản 3 Điều này.

**Điều 79. Đào tạo, đánh giá, sát hạch thuyền viên tàu sông**

1. Cơ sở đào tạo, sát hạch thuyền viên tàu sông phải bảo đảm đáp ứng các quy định về cơ sở vật chất, trang thiết bị, giáo viên theo quy định của Chính phủ.

2. Chương trình đào tạo, đánh giá, sát hạch thuyền viên tàu sông được thực hiện theo chuẩn năng lực, phù hợp với chức danh, loại tàu sông, vùng hoạt động, mức độ rủi ro và quy định của pháp luật có liên quan.

3. Việc đào tạo, đánh giá, sát hạch, cấp chứng chỉ chuyên môn thuyền viên tàu sông được thực hiện theo nguyên tắc công khai, minh bạch và thuận lợi cho người học.

4. Kinh nghiệm làm việc, kết quả học tập và năng lực đã được tích lũy của người lao động được xem xét công nhận khi đào tạo, đánh giá theo quy định.

5. 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.

6. Bộ Xây dựng quy định chương trình đào tạo, đánh giá, sát hạch thuyền viên tàu sông quy định tại khoản 2, khoản 3, khoản 4, khoản 5 Điều này.

**Điều 80. Thuyền viên tàu của tàu công vụ biển, tàu vận tải quân sự biển, tàu kiểm ngư**

1. Thuyền viên làm việc trên tàu thuyền công vụ biển, tàu vận tải quân sự biển, tàu kiểm ngư được áp dụng quy định về đào tạo, sát hạch và cấp, đổi, thu hồi chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên tại Mục này.

2. Bộ Xây dựng quy định khoản 1 Điều này.

**Điều 81. Người lái phương tiện**

1. Người lái phương tiện là người trực tiếp điều khiển tàu sông không phải đăng ký vào Sổ đăng ký tàu sông.

2. Người lái phương tiện phải có đủ sức khỏe, đủ độ tuổi lao động và chuyên môn phù hợp theo quy định.

3. Người lái phương tiện có trách nhiệm tuân thủ quy định của pháp luật về giao thông đường thủy, đảm các điều kiện an toàn cho người, hành khách, hàng hóa và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trên đường thủy nội địa khi khai thác, vận hành phương tiện.

4. Bộ Xây dựng quy định khoản 2 và khoản 3 Điều này.

**Điều 82. Người điều khiển tàu thuyền từ xa**

1. Người điều khiển tàu thuyền từ xa là người thực hiện việc điều khiển, giám sát hoặc can thiệp vào quá trình vận hành tàu thuyền thông qua hệ thống điều khiển từ xa mà không nhất thiết phải có mặt trên tàu thuyền.

2. Người điều khiển tàu thuyền từ xa phải đáp ứng yêu cầu về năng lực, sức khỏe và chứng nhận phù hợp với loại tàu thuyền và vùng hoạt động.

3. Bộ Xây dựng quy định điều kiện, trách nhiệm, chế độ trực, giới hạn giám sát và yêu cầu an toàn đối với người điều khiển tàu thuyền từ xa.

## Chương VI

## CÔNG NGHIỆP HÀNG HẢI

### Mục 1

### QUY ĐỊNH CHUNG

**Điều 83. Công nghiệp hàng hải**

1. Công nghiệp hàng hải bao gồm các lĩnh vực sau đây:

a) Công nghiệp tàu thủy;

b) Công nghiệp hỗ trợ hàng hải;

c) Công nghiệp công nghệ hàng hải.

2. Công nghiệp tàu thủy là lĩnh vực trọng tâm của công nghiệp hàng hải; công nghiệp hỗ trợ hàng hải và công nghiệp công nghệ hàng hải là các lĩnh vực bổ trợ, phục vụ trực tiếp cho công nghiệp tàu thủy và hoạt động hàng hải, đường thủy.

3. Chính sách ưu đãi, hỗ trợ phát triển công nghiệp hàng hải thực hiện theo Điều 10, Điều 11, Điều 12 của Bộ luật này và pháp luật có liên quan.

**Điều 84. Nguyên tắc phát triển công nghiệp hàng hải**

1. Phát triển công nghiệp hàng hải phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế biển và công nghiệp quốc gia; theo chuỗi giá trị và vòng đời sản phẩm; gắn với yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh.

2. Phát triển đồng bộ công nghiệp tàu thủy, công nghiệp hỗ trợ hàng hải và công nghiệp công nghệ hàng hải, hình thành chuỗi cung ứng trong nước đáp ứng nhu cầu thiết yếu về thiết kế, sản xuất, đóng mới, sửa chữa, bảo dưỡng, vật liệu, máy, thiết bị và công nghệ.

3. Phát triển công nghiệp hàng hải phải bảo đảm yêu cầu về chất lượng, an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, phòng, chống cháy, nổ, sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả và thích ứng với biến đổi khí hậu.

**Điều 85. Áp dụng thí điểm có kiểm soát công nghệ, sản phẩm, dịch vụ, mô hình, vật liệu, kết cấu và giải pháp kỹ thuật mới**

1. Công nghệ, sản phẩm, dịch vụ, mô hình, vật liệu, kết cấu hoặc giải pháp kỹ thuật mới trong lĩnh vực công nghiệp hàng hải chưa có quy định pháp luật, tiêu chuẩn hoặc quy chuẩn kỹ thuật áp dụng được xem xét áp dụng thí điểm có kiểm soát.

2. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định cho phép thử nghiệm thí điểm có kiểm soát căn cứ vào:

a) Tính cần thiết và khả năng ứng dụng của công nghệ, sản phẩm, dịch vụ, mô hình, vật liệu, kết cấu hoặc giải pháp kỹ thuật;

b) Mức độ hoàn thiện của phương án thử nghiệm;

c) Mức độ và khả năng kiểm soát rủi ro;

d) Khả năng giám sát và xử lý sự cố trong quá trình thử nghiệm.

3. Quyết định cho phép thí điểm có kiểm soát phải xác định rõ đối tượng, phạm vi, địa điểm, thời hạn, điều kiện, giới hạn hoạt động và trách nhiệm của tổ chức, cá nhân tham gia thí điểm có kiểm soát.

4. Việc cho phép thí điểm có kiểm soát không làm phát sinh quyền đương nhiên được sản xuất, kinh doanh, khai thác hoặc áp dụng chính thức sau khi kết thúc thí điểm có kiểm soát.

5. Chính phủ quy định chi tiết về thẩm quyền, thời hạn và cơ chế thí điểm có kiểm soát, giám sát quy định tại Điều này.

## Mục 2

## CÔNG NGHIỆP TÀU THỦY

**Điều 86. Hoạt động công nghiệp tàu thủy**

1. Công nghiệp tàu thủy bao gồm:

a) Nghiên cứu, thiết kế tàu thuyền, công trình nổi và phương tiện chuyên dụng hoạt động trên biển, đường thủy;

b) Đóng mới, chế tạo, hoán cải, sửa chữa, bảo dưỡng tàu thuyền, công trình nổi và phương tiện chuyên dụng;

c) Nghiên cứu, thiết kế, chế tạo, gia công, lắp ráp, tích hợp, lắp đặt, sửa chữa, bảo dưỡng, cải tạo, nâng cấp công trình ngoài khơi, bao gồm công trình dầu khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo trên biển và công trình ngoài khơi khác;

d) Phá dỡ tàu thuyền; thu hồi, tái chế, tái sử dụng vật liệu, máy, thiết bị, linh kiện và sản phẩm từ tàu thuyền.

2. Hoạt động công nghiệp tàu thủy phải được tổ chức phù hợp với tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và các yêu cầu về chất lượng, an toàn, bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật.

**Điều 87. Quản lý hoạt động thiết kế, đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền, công trình nổi và phương tiện chuyên dụng**

1. Tổ chức thực hiện thiết kế tàu thuyền, công trình nổi, phương tiện chuyên dụng và công trình ngoài khơi phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, an toàn và sự phù hợp của hồ sơ thiết kế với yêu cầu kỹ thuật được áp dụng. Hồ sơ thiết kế phải được quản lý, lưu trữ, cập nhật trong quá trình đóng mới, hoán cải, khai thác, sửa chữa và được cung cấp cho cơ quan, tổ chức có thẩm quyền theo quy định.

2. Hoạt động đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền phải được thực hiện theo hồ sơ thiết kế đã được thẩm định, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; bảo đảm khả năng truy xuất nguồn gốc vật liệu, thiết bị và các hạng mục ảnh hưởng đến an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

3. Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa có trách nhiệm:

a) Tổ chức kiểm soát chất lượng trong quá trình sản xuất;

b) Lưu trữ hồ sơ về vật liệu, thiết bị, quá trình thi công, kiểm tra và thử nghiệm;

c) Khắc phục khiếm khuyết, sai sót do hoạt động sản xuất, sửa chữa thuộc trách nhiệm của mình;

d) Cung cấp hồ sơ, tài liệu và tạo điều kiện cho hoạt động kiểm tra, giám sát của cơ quan, tổ chức có thẩm quyền.

4. Đóng mới, sửa chữa, nâng cấp, hoán cải tàu thuyền sử dụng vốn nhà nước thực hiện theo trình tự, thủ tục đầu tư và quản lý chi phí theo quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng.

5. Trường hợp tàu thuyền sử dụng công nghệ, vật liệu, kết cấu, hệ thống hoặc giải pháp kỹ thuật mới chưa được quy định tại tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật của Việt Nam, việc thí điểm đóng mới, vận hành tàu thuyền thực hiện theo quy định tại Điều 85 của Bộ luật này.

**Điều 88. Phá dỡ tàu thuyền, tái chế và tái sử dụng vật liệu, máy, thiết bị tàu thuyền**

1. Tàu thuyền chỉ được phá dỡ tại cơ sở được phép thực hiện hoạt động phá dỡ theo quy định của pháp luật.

2. Trước khi đưa tàu thuyền vào phá dỡ, chủ tàu có trách nhiệm:

a) Hoàn thành thủ tục xóa đăng ký tàu thuyền;

b) Giải quyết quyền sở hữu, quyền bảo đảm và các nghĩa vụ tài sản có liên quan;

c) Cung cấp thông tin về vật liệu, nhiên liệu, hóa chất, chất thải và chất nguy hại có trên tàu;

d) Thực hiện các thủ tục khác theo quy định của pháp luật.

3. Cơ sở phá dỡ tàu thuyền có trách nhiệm:

a) Lập và thực hiện phương án phá dỡ bảo đảm an toàn;

b) Phân loại, thu gom, lưu giữ, vận chuyển và xử lý chất thải, chất thải nguy hại theo quy định;

c) Thực hiện biện pháp kiểm soát ô nhiễm môi trường, phòng chống cháy, nổ và tai nạn lao động;

d) Quản lý, lưu trữ hồ sơ về quá trình phá dỡ;

đ) Thực hiện truy xuất nguồn gốc vật liệu, máy, thiết bị, phế liệu và chất thải phát sinh.

4. Nhà nước khuyến khích tái chế, tái sử dụng vật liệu và thiết bị từ tàu thuyền theo mô hình kinh tế tuần hoàn.

**Điều 89. Quản lý hoạt động công nghiệp đối với công trình ngoài khơi**

1. Công trình ngoài khơi bao gồm công trình dầu khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo trên biển và công trình ngoài khơi khác được thiết kế, chế tạo, tích hợp, lắp đặt, sửa chữa hoặc bảo dưỡng theo quy định.

2. Công trình thuộc đối tượng phải kiểm tra hoặc chứng nhận chỉ được chế tạo, lắp đặt hoặc đưa vào sử dụng theo quy định của pháp luật chuyên ngành.

3. Chính phủ quy định về cơ chế phối hợp quản lý giữa cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải với cơ quan quản lý nhà nước có liên quan đối với công trình quy định tại Điều này.

## Mục 3
## CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ VÀ CÔNG NGHIỆP CÔNG NGHỆ HÀNG HẢI

**Điều 90. Sản phẩm và hoạt động công nghiệp hỗ trợ hàng hải**

1. Sản phẩm công nghiệp hỗ trợ hàng hải bao gồm:

a) Vật liệu, máy, động cơ, thiết bị, linh kiện, phụ tùng, kết cấu phục vụ đóng mới, hoán cải, sửa chữa, bảo dưỡng và khai thác tàu thuyền, công trình ngoài khơi;

b) Thiết bị điện, điện tử, tự động hóa, thông tin liên lạc, điều khiển và giám sát;

c) Máy, thiết bị xếp dỡ, thiết bị khai thác cảng, thiết bị kho bãi và logistics;

d) Báo hiệu hàng hải, báo hiệu đường thủy, phao neo, thiết bị bảo đảm an toàn và các thiết bị chuyên ngành khác;

đ) Container và các kết cấu, thiết bị chuyên dụng phục vụ vận tải biển, vận tải thủy nội địa và vận tải đa phương thức;

e) Sản phẩm khác do Chính phủ quy định.

2. Việc sản xuất, chế tạo vật liệu, máy, thiết bị, linh kiện, phụ tùng và kết cấu thuộc đối tượng phải kiểm tra, thử nghiệm, chứng nhận theo quy định của pháp luật chuyên ngành thì phải thực hiện theo quy định của pháp luật đó.

**Điều 91. Quản lý sản phẩm công nghiệp hỗ trợ hàng hải**

1. Tổ chức, cá nhân sản xuất, nhập khẩu, kinh doanh, cung ứng sản phẩm công nghiệp hỗ trợ hàng hải chịu trách nhiệm về chất lượng, nguồn gốc, xuất xứ và sự phù hợp của sản phẩm với tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, hồ sơ kỹ thuật và yêu cầu sử dụng theo quy định của pháp luật.

2. Tổ chức, cá nhân sản xuất, nhập khẩu sản phẩm công nghiệp hỗ trợ hàng hải có trách nhiệm:

a) Bảo đảm sản phẩm đáp ứng yêu cầu về chất lượng, an toàn, kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật về chất lượng sản phẩm hàng hoá, pháp luật về tiêu chuẩn và quy chuẩn và pháp luật quản lý chuyên ngành;

b) Thực hiện việc kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá, chứng nhận hoặc các biện pháp quản lý khác đối với sản phẩm theo quy định của pháp luật về chất lượng sản phẩm hàng hoá, pháp luật về tiêu chuẩn và quy chuẩn và pháp luật quản lý chuyên ngành;

c) Lưu giữ hồ sơ kỹ thuật, hồ sơ chất lượng và hồ sơ về nguồn gốc, xuất xứ của sản phẩm; cung cấp thông tin, tài liệu và chịu sự kiểm tra của cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

**Điều 92. Công nghiệp công nghệ hàng hải**

1. Công nghệ hàng hải là hoạt động nghiên cứu, phát triển, sản xuất, tích hợp, chuyển giao, cung cấp và vận hành phần mềm, nền tảng, hệ thống và giải pháp công nghệ phục vụ công nghiệp và hoạt động hàng hải, đường thủy, bao gồm:

a) Bảo đảm sản phẩm, hệ thống, giải pháp đáp ứng yêu cầu về chất lượng, an toàn, an ninh mạng và bảo vệ dữ liệu theo quy định của pháp luật về chất lượng sản phẩm hàng hoá, pháp luật về tiêu chuẩn và quy chuẩn và pháp luật quản lý chuyên ngành;

b) Thực hiện việc kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá, chứng nhận hoặc các biện pháp quản lý khác theo quy định của pháp luật về chất lượng sản phẩm hàng hoá, pháp luật về tiêu chuẩn và quy chuẩn và pháp luật quản lý chuyên ngành đối với sản phẩm, hệ thống, giải pháp thuộc diện quản lý chuyên ngành;

c) Hệ thống thu thập, truyền nhận, lưu trữ, xử lý, phân tích và giám sát dữ liệu kỹ thuật; hệ thống chẩn đoán kỹ thuật, bảo trì dự báo, bản sao số, tự động hóa, điều khiển và giám sát từ xa;

d) Công nghệ xanh, công nghệ sử dụng nhiên liệu thay thế, năng lượng mới và công nghệ giảm phát thải;

đ) Công nghệ, sản phẩm, hệ thống và giải pháp tiên tiến khác phục vụ công nghiệp và hoạt động hàng hải.

2. Tổ chức, cá nhân nghiên cứu, sản xuất, cung cấp, chuyển giao hoặc vận hành sản phẩm, hệ thống, giải pháp công nghệ hàng hải có trách nhiệm:

a) Bảo đảm sản phẩm, hệ thống, giải pháp đáp ứng yêu cầu về chất lượng, an toàn, an ninh mạng và bảo vệ dữ liệu theo quy định;

b) Thực hiện việc kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá, chứng nhận hoặc các biện pháp quản lý khác theo quy định đối với sản phẩm, hệ thống, giải pháp thuộc diện quản lý chuyên ngành;

c) Lưu giữ hồ sơ kỹ thuật, hồ sơ chất lượng, dữ liệu vận hành có liên quan; cung cấp thông tin, tài liệu và chịu sự kiểm tra, giám sát của cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

## CHƯƠNG VII

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

### Điều 93. Đăng kiểm tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam

1. Tàu biển Việt Nam, vật liệu kết cấu thân tàu, máy, trang thiết bị có liên quan đến an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường sử dụng cho tàu biển Việt Nam phải được tổ chức đăng kiểm tàu biển được cơ quan nhà nước có thẩm quyền công nhận, uỷ quyền thực hiện kiểm định, phân cấp, chứng nhận về an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Tàu sông Việt Nam, vật liệu kết cấu thân tàu, máy, trang thiết bị có liên quan đến an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường sử dụng cho tàu sông Việt Nam phải được đơn vị đăng kiểm tàu sông kiểm định, chứng nhận về an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật.

3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định và tổ chức thực hiện hoạt động đăng kiểm tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam trừ tàu biển, tàu sông quy định tại khoản 4 Điều này; quy định việc công nhận, ủy quyền tổ chức đăng kiểm tàu biển; quy định tiêu chuẩn chuyên môn và công nhận đăng kiểm viên tàu biển, đăng kiểm viên tàu sông, cấp mới, cấp lại, tạm đình chỉ, thu hồi giấy chứng nhận đăng kiểm viên.

4. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định và tổ chức thực hiện việc đăng kiểm tàu biển, tàu sông làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh và tàu công vụ khác được đăng ký vào hệ thống đăng ký tàu thuyền của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an.

**Điều 94. Nguyên tắc đăng kiểm tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam**

1. Tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam phải được kiểm định và 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 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, chứng nhận tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam được thực hiện tại nơi tàu biển, tàu sông đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi, neo đậu hoặc đang hoạt động.

3. Tàu biển Việt Nam, tàu sông Việt Nam không hoạt động tuyến quốc tế, được kiểm định 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, tàu sông Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế được kiểm định 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 95. Đăng kiểm công trình dầu khí trên biển**

1. Công trình dầu khí trên biển bao gồm kho chứa nổi, giàn di động, giàn cố định, hệ thống đường ống phục vụ hoạt động dầu khí, phao neo dầu khí trong vùng biển Việt Nam, vật liệu, máy, trang thiết bị có liên quan đến an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường sử dụng cho công trình dầu khí trên biển, phải được kiểm định, chứng nhận về an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định và tổ chức thực hiện việc kiểm định và chứng nhận về an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường công trình dầu khí trên biển.

**Điều 96. Kiểm định, chứng nhận công trình năng lượng tái tạo trên biển**

1. Công trình năng lượng tái tạo trên biển là công trình được xây dựng, lắp đặt trên vùng biển Việt Nam nhằm khai thác các nguồn năng lượng tái tạo từ môi trường biển để sản xuất năng lượng, bao gồm điện gió, điện sóng, điện thủy triều thuộc phạm vi áp dụng của Bộ luật này được kiểm định và chứng nhận về an toàn kỹ thuật theo quy định của quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, tiêu chuẩn được công bố.

2. Nội dung kiểm định và chứng nhận bao gồm:

a) Kết cấu, hệ thống neo, hệ thống định vị và các bộ phận chịu lực của công trình;

b) Thiết bị, hệ thống phục vụ an toàn cho người và công trình.

3. Việc kiểm định và chứng nhận quy định tại Điều này không bao gồm và không thay thế việc kiểm tra, nghiệm thu, chứng nhận, cấp phép theo pháp luật về

điện lực, xây dựng, phòng cháy, chữa cháy, bảo vệ môi trường và pháp luật khác có liên quan.

4. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết đối tượng, nội dung kiểm định và chứng nhận công trình năng lượng tái tạo trên biển.

**Điều 97. Đăng kiểm tàu thuyền công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, ụ nổi, phao neo, container**

1. Tàu thuyền công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, ụ nổi, phao neo được đăng kiểm [H5] theo quy định tại Điều 93, 94 của Bộ luật này.

2. Container sử dụng trong vận tải hàng hải và đường thuỷ nội địa được kiểm định, chứng nhận an toàn kỹ thuật theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

**Điều 98. Trách nhiệm về đăng kiểm**

1. Chủ tàu biển, chủ tàu sông, cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu thuyền, cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm tra, thử trang thiết bị phục vụ đăng kiểm tàu biển, tàu sông 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 tàu biển, tàu sông.

2. Chủ tàu biển, tàu sông, công trình dầu khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo trên biển có trách nhiệm bảo đảm duy trì tình trạng an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của tàu biển, tàu sông, công trình dầu khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo trên biển giữa hai kỳ đăng kiểm theo quy định.

3. Tổ chức, đơn vị cung cấp dịch vụ đăng kiểm tàu biển, tàu sông, công trình dầu khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo trên biển khi thực hiện công tác đăng kiểm phải tuân theo quy định của pháp luật Việt Nam, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và điều ước quốc tế liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

## Chương VIII

## VẬN TẢI BIỂN NỘI ĐỊA, VẬN TẢI BIỂN QUỐC TẾ, VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VÀ THỜI HIỆU KHỞI KIỆN

### Mục 1

### QUYỀN VẬN TẢI BIỂN NỘI ĐỊA

**Điều 99. 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.

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

a) Vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng hoặc 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) Phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, dịch bệnh, sự cố, tìm kiếm, cứu nạn hoặc cứu trợ nhân đạo khẩn cấp.

3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

## Mục 2

## HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI CONTAINER QUỐC TẾ

### Điều 100. Quản lý hoạt động vận tải container quốc tế

1. Doanh nghiệp khai thác tuyến vận tải biển container theo tuyến cố định từ Việt Nam ra nước ngoài và ngược lại phải đăng ký tuyến trước khi đưa tuyến vào khai thác.

2. Chính phủ quy định chi tiết việc đăng ký tuyến.

## Mục 3

## HỢP ĐỒNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

### Điều 101. 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 có ít nhất một phương thức vận tải bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa.

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. Chứng từ vận tải đa phương thức được thực hiện dưới dạng văn bản giấy hoặc dưới dạng thông điệp điện tử.

### Điều 102. Trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức

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

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

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

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

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

b) Trường hợp không thể xác định được mất mát, hư hỏng hàng hóa xảy ra ở phương thức vận tải nào thì trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức được xác định theo quy định của Chính phủ, phù hợp với điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và pháp luật có liên quan.

3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

## Mục 4

## THỜI HIỆU KHỞI KIỆN

### Điều 103. Thời hiệu khởi kiện

1. Thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa là 01 năm kể từ ngày trả hàng hoặc 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;

c) Trường hợp hành khách bị thương trong quá trình vận chuyển và chết sau khi rời tàu thì tính từ ngày người đó chết, nhưng không quá 03 năm kể từ ngày rời tàu;

d) 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 thời điểm nào muộn hơn;

đ) Việc tạm ngừng hoặc gián đoạn thời hiệu khởi kiện không làm kéo dài thời hiệu quá 03 năm kể từ ngày hành khách rời tàu hoặc ngày lẽ ra hành khách rời tàu, tùy thời điểm nào muộn hơn.

4. Thời hiệu khởi kiện đối với vụ việc liên quan đến hợp đồng thuê tàu biển 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 thuyền và môi giới hàng hải là 02 năm kể từ ngày phát sinh tranh chấp.

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

# CHƯƠNG IX

# VẬN TẢI HÀNG HÓA, HÀNH KHÁCH, HÀNH LÝ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

## Mục 1

## HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

### Điều 104. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

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

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được lập dưới dạng văn bản giấy hoặc dưới dạng thông điệp điện tử.

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

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

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

3. Các bên liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

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

Trường hợp hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển, người thuê vận chuyển được gọi là người giao hàng;

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

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

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

đ) Người nhận hàng là người có quyền nhận hàng quy định tại Điều 118 và Điều 138 của Bộ luật này.

**Điều 105. 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. Chứng từ vận chuyển được thể hiện bằng văn bản giấy hoặc dưới dạng thông điệp điện tử.

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

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

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

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

**Điều 106. Nghĩa vụ của người vận chuyển**

Người vận chuyển phải thực hiện đầy đủ các biện pháp cần thiết để bảo đảm rằng 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 điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa.

**Điều 107. 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 tàu biển không đủ khả năng đi biển nếu đã thực hiện đầy đủ nghĩa vụ quy định tại Điều 106 của Bộ luật này. Trong trường hợp này, người vận chuyển có nghĩa vụ chứng minh đã thực hiện đầy đủ nghĩa vụ đó.

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;

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 đầy đủ các biện pháp cần thiết;

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 đã thực hiện đầy đủ quy định 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 108. 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 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 109. 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 108 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 trách nhiệm quy định tại Mục này.

**Điều 110. 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.

**Điều 111. 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 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 112. 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.

**Điều 113. 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 hoặc hợp đồng vận chuyển hoặc hợp đồng cung cấp dịch vụ, 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.

**Điều 114. 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; 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 115. 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 116. 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;

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 105 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 117. 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.

**Điều 118. 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 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 119. Thay vận đơn bằng chứng từ vận chuyển khác và áp dụng đối với vận đơn suốt đường biển**

1. 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.

2. 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.

**Điều 120. Quyền định đoạt hàng hóa của người giao hàng và nghĩa vụ trả hàng**

1. Quyền định đoạt hàng hóa của người giao hàng

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

b) Các quyền quy định tại 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.

2. 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 118 của Bộ luật này. Sau khi hàng hóa đã được trả, các chứng từ vận chuyển còn lại không còn giá trị để nhận hàng.

**Điều 121. Xử lý hàng hóa bị lưu giữ**

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

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

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

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

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

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

**Điều 122. Tiền bán đấu giá hàng hóa**

1. Sau khi khấu trừ các khoản nợ của người nhận hàng, chi phí liên quan đến việc gửi và bán đấu giá hàng hóa quy định tại Điều 121 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.

## Mục 2
## HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA THEO CHỨNG TỪ VẬN CHUYỂN

**Điều 123. 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 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 124. Nghĩa vụ của người vận chuyển hàng hóa theo chứng từ vận chuyển**

Ngoài nghĩa vụ quy định tại Điều 106 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.

3. 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.

**Điều 125. 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.

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 126. 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 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.

## Mục 3

## HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN THEO CHUYẾN

**Điều 127. Nghĩa vụ sử dụng tàu biển và chuyển giao quyền trong hợp đồng**

1. 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 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.

2. 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.

**Điều 128. 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.

**Điều 129. 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 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 130. 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.

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 131. 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 130 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.

**Điều 132. 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).

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 133. 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.

**Điều 134. 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 quan do hai bên thỏa thuận trong hợp đồng.

**Điều 135. 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 131 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 thuận do nguyên nhân thuộc về người thuê vận chuyển.

**Điều 136. 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.

**Điều 137. 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 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 138. 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.

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 139. 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.

**Điều 140. 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 Điều 113, 114, 121 và 122 của Bộ luật này được áp dụng tương tự đối với việc vận chuyển hàng hóa theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến.

**Điều 141. Quyền chấm dứt hợp đồng của người thuê vận chuyển**

1. Người thuê vận chuyển có quyền chấm dứt hợp đồng trong trường hợp:

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 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 142. 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.

**Điều 143. 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;

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 144. 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 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.

3. Khi hợp đồng chấm dứt theo quy định tại Mục này, người vận chuyển vẫn 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 này.

## Mục 4

## VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH VÀ HÀNH LÝ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

**Điều 145. Vận chuyển hành khách và hành lý**

1. Hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển là hợp đồng được giao kết giữa người vận chuyển và hành khách, theo đó người vận chuyển dùng tàu biển để vận chuyển hành khách, hành lý từ cảng nhận khách đến cảng trả khách và thu giá dịch vụ vận chuyển 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.

**Điều 146. 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 147. 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.

**Điều 148. Nghĩa vụ và quyền của người vận chuyển**

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

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;

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 149. 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 125 của Bộ luật này.

**Điều 150. 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.

**Điều 151. 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 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 152. 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 huỷ, mắc cạn, nổ, cháy, khuyết tật hoặc khuyết tật ẩn tỳ của tàu biển.

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

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

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 153. 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 154. 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 175.000 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 1.800 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 10.000 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 2.700 đơn vị tính toán cho một hành khách trong một hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý.

5. Người vận chuyển và hành khách có thể thỏa thuận giảm trách nhiệm của người vận chuyển một khoản khấu trừ không quá 300 đơn vị tính toán trong trường hợp hư hỏng một phương tiện vận tải và không quá 135 đơn vị tính toán cho một hành khách trong trường hợp mất mát, hư hỏng đối với hành lý khác.

**Điều 155. Mất quyền giới hạn trách nhiệm**

1. Người vận chuyển mất quyền giới hạn trách nhiệm quy định tại Điều 154 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.

**Điều 156. 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.

**Điều 157. 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 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 158. 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 có sự kiểm tra hoặc giám định chung của người vận chuyển và hành khách.

## Mục 5

## HỢP ĐỒNG THUÊ TÀU BIỂN

**Điều 159. 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 160. Hình thức hợp đồng thuê tàu**

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

2. Hợp đồng thuê tàu phải được giao kết bằng văn bản hoặc theo thông điệp dữ liệu điện tử.

**Điều 161. 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 162. 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.

## Mục 6
## THUÊ TÀU ĐỊNH HẠN

**Điều 163. 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.

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 164. 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.

**Điều 165. 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 lý, trừ trường hợp được chủ tàu đồng ý.

**Điều 166. 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.

**Điều 167. 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 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 168. 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 169. 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.

**Điều 170. 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 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 171. 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 164 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 đắm, phá huỷ, bị coi là hư hỏng không sửa chữa được hoặc việc sửa chữa là không có hiệu quả kinh tế.

## Mục 7

## THUÊ TÀU TRẦN

**Điều 172. 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.

**Điều 173. Nghĩa vụ của chủ tàu trong thuê tàu trần**

1. Chủ tàu phải thực hiện đầy đủ các quy định 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 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 174. 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.

**Điều 175. Nghĩa vụ trả tàu, quá thời hạn thuê tàu và chấm dứt hợp đồng thuê tàu trần**

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 166, Điều 169, Điều 171 của Bộ luật này.

**Điều 176. 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 177. 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.

## Chương X

## VẬN TẢI HÀNG HÓA, HÀNH KHÁCH, HÀNH LÝ BẰNG ĐƯỜNG THỦY

### Mục 1

### QUY ĐỊNH CHUNG

**Điều 178. Vận tải đường thủy nội địa**

1. Hoạt động vận tải đường thủy nội địa gồm hoạt động vận tải kinh doanh và hoạt động vận tải không kinh doanh.

2. Hoạt động vận tải kinh doanh đường thủy nội địa là hoạt động do tổ chức, cá nhân sử dụng tàu sông để cung cấp dịch vụ vận tải hàng hoá, hành khách, hành lý trên đường thủy nội địa nhằm mục đích sinh lợi.

3. 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 179. Hợp đồng và chứng từ trong vận chuyển đường thủy nội địa**

1. Hợp đồng vận chuyển là sự thoả thuận giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, trong đó xác định quan hệ về quyền và nghĩa vụ của hai bên. Hợp đồng vận chuyển được lập thành văn bản hoặc theo các hình thức khác mà hai bên thoả thuận.

2. Chứng từ vận chuyển bao gồm giấy gửi hàng, giấy vận chuyển hoặc các chứng từ vận chuyển khác. Chứng từ vận chuyển được lập thành văn bản hoặc theo các hình thức khác mà hai bên thoả thuận.

3. Giấy gửi hàng do người thuê vận chuyển lập và gửi cho người vận chuyển trước khi giao hàng. Giấy gửi hàng có thể lập cho cả khối lượng hàng hóa thuê vận chuyển hoặc theo từng chuyến do hai bên thoả thuận trong hợp đồng.

4. Giấy vận chuyển là chứng từ giao nhận hàng hóa giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển.

Giấy vận chuyển do người vận chuyển lập sau khi hàng hóa đã xếp lên phương tiện và phải có chữ ký của người thuê vận chuyển hoặc người được người thuê vận chuyển ủy quyền.

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

6. Vé hành khách là bằng chứng của việc giao kết hợp đồng vận tải hành khách. Giá vé và giá dịch vụ kèm theo giá vé được niêm yết theo quy định của pháp luật về giá.

7. Hợp đồng thuê tàu sông là sự thỏa thuận giữa người thuê tàu và chủ tàu sông, trong đó xác định quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của các bên, được thực hiện theo quy định của Bộ luật này, pháp luật về dân sự và pháp luật khác có liên quan. Hợp đồng thuê tàu sông được giao kết bằng văn bản hoặc hình thức khác do hai bên tự thỏa thuận.

**Điều 180. Các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển tải đường thủy nội địa**

1. Người thuê vận chuyển là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa với người vận chuyển.

2. Người vận chuyển là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý với người thuê vận chuyển.

3. 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 thủy nội địa.

4. Người nhận hàng là người được chỉ định để nhận hàng hóa theo hợp đồng vận chuyển hoặc hình thức khác do các bên tự thỏa thuận.

5. Hành khách là người được vận tải trên tàu sông theo hợp đồng vận tải hành khách; người được người vận chuyển đồng ý cho đi theo để áp tải, chăm sóc động vật sống hoặc hàng hóa được vận tải theo hợp đồng vận tải hàng hóa không được coi là hành khách.

6. Hành lý là vật dụng, hàng hóa của hành khách mang theo trong cùng chuyến đi, bao gồm hành lý xách tay và hành lý ký gửi:

a) Hành lý xách tay là hành lý do hành khách mang theo người hoặc tự giám sát, bảo quản, kiểm soát;

b) Hành lý ký gửi là hành lý đi cùng chuyến với hành khách, được giao cho người vận tải bảo quản tại nơi dành riêng cho hành lý và được trả lại cho hành khách khi kết thúc hành trình.

7. Bao gửi là hàng hóa được gửi theo tàu sông chở khách mà người gửi không đi cùng trên tàu sông đó.

**Điều 181. Vận tải bằng tàu sông không phải đăng ký vào Sổ đăng ký tàu sông**

1. Khi chở người phải có đủ chỗ ngồi ổn định, an toàn và đủ dụng cụ cứu sinh tương ứng với số người trên tàu sông; khi chở hàng hóa không được chở quá trọng tải quy định, không được xếp hàng hóa che khuất tầm nhìn của người lái tàu sông, gây mất ổn định hoặc ảnh hưởng đến việc điều khiển tàu sông, bảo quản hàng hóa trong quá trình vận tải.

2. Chấp hành việc kiểm tra và quyết định xử lý vi phạm của cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật

**Điều 182. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người vận tải**

1. Người vận tải hành khách phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba và hành khách; người vận tải hàng hóa phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba.

Chính phủ quy định điều kiện bảo hiểm, mức phí bảo hiểm và số tiền bảo hiểm tối thiểu.

2. Vé, danh sách hành khách trên tàu sông trong mỗi chuyến đi là căn cứ để giải quyết quyền lợi bảo hiểm của hành khách khi xảy ra sự kiện bảo hiểm.

3. Đối với vận tải hành khách ngang sông, tàu sông không phải đăng ký vào Sổ đăng ký tàu sông, việc bồi thường bảo hiểm được thực hiện theo hợp đồng bảo hiểm giữa người vận tải và doanh nghiệp bảo hiểm.

4. Bảo hiểm trong vận tải đường thủy nội địa không thuộc trường hợp quy định tại khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều này được thực hiện theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.

## Mục 2
## VẬN TẢI HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

**Điều 183. Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa**

Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa gồm:

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

2. Vận tải hàng hóa không kinh doanh là việc tổ chức, cá nhân sử dụng tàu sông của mình để vận tải sản phẩm, hàng hóa do tổ chức, cá nhân đó sản xuất hoặc trang thiết bị, dụng cụ, nguyên vật liệu, nhiên liệu để phục vụ quá trình sản xuất, tiêu thụ sản phẩm hoặc cung cấp dịch vụ của tổ chức, cá nhân đó và không thu giá dịch vụ vận tải. Tổ chức, cá nhân vận tải hàng hóa không kinh doanh thực hiện quy định tại điểm b, điểm c khoản 2 và khoản 3 Điều 184 của Bộ luật này.

**Điều 184. Quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của người vận tải hàng hóa**

1. Người vận tải hàng hóa có các quyền sau đây:

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

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

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

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

2. Người vận tải hàng hóa có các nghĩa vụ sau đây:

a) Cung cấp tàu sông đúng loại, thời gian, địa điểm và giao hàng hóa cho người nhận hàng theo thỏa thuận trong hợp đồng; cấp giấy vận chuyển cho người lái tàu sông trước khi thực hiện vận tải;

b) Hướng dẫn việc xếp, dỡ hàng hóa trên tàu sông; bảo quản hàng hóa trong quá trình vận tải;

c) Chấp hành việc kiểm tra và quyết định xử lý vi phạm của cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

3. Người vận tải hàng hóa có các trách nhiệm sau đây

a) Bảo đảm tàu sông được duy trì trong trạng thái an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong quá trình khai thác, kể cả giữa các kỳ kiểm tra, đăng kiểm; đáp ứng điều kiện hoạt động, công dụng, vùng hoạt động, loại hình vận tải và các yêu cầu về trang thiết bị an toàn theo quy định của pháp luật.

b) Đăng ký, đăng kiểm, bảo dưỡng, sửa chữa và kiểm tra, giám sát hoạt động phù hợp với mỗi loại tàu sông.

c) Bố trí đủ thuyền viên, người lái tàu sông theo định biên và yêu cầu khai thác; bảo đảm thuyền viên, người lái tàu sông có đủ điều kiện về sức khỏe, năng lực chuyên môn, giấy chứng nhận, chứng chỉ theo quy định và phù hợp với mỗi loại tàu sông, chức danh được giao.

d) Sử dụng, khai thác tàu sông đúng mục đích, công dụng, vùng hoạt động và điều kiện đã được cơ quan có thẩm quyền xác nhận; bảo đảm hàng hóa được vận chuyển hợp pháp và được xếp, dỡ, bố trí an toàn, không làm mất ổn định tàu sông, cản trở việc điều khiển tàu sông hoặc ảnh hưởng đến các trang thiết bị an toàn.

đ) Thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ứng phó với tai nạn, sự cố, thời tiết nguy hiểm và các nguy cơ khác đối với an toàn; khi phát hiện tàu sông không bảo đảm an toàn phải kịp thời khắc phục hoặc tạm dừng hoạt động và thông báo cho cơ quan có thẩm quyền, thuyền trưởng, người lái tàu sông và các bên có liên quan.

4. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết trách nhiệm của người vận tải hàng hóa và tổ chức, cá nhân quản lý, sử dụng, khai thác, giám sát tàu sông trong việc bảo đảm an toàn vận tải.

**Điều 185. Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải hàng hóa**

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

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

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

c) Yêu cầu người vận tải bồi thường thiệt hại theo quy định của Bộ luật này và pháp luật có liên quan.

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

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

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

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

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

**Điều 186. Quyền, nghĩa vụ của người nhận hàng**

1. Người nhận hàng có các quyền sau đây:

a) Nhận và kiểm tra hàng hóa theo giấy vận chuyển;

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

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

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

2. Người nhận hàng có các nghĩa vụ sau đây:

a) Đến nhận hàng hóa đúng thời gian, địa điểm đã thỏa thuận; xuất trình giấy vận chuyển hoặc thông tin, chứng từ tương ứng và giấy tờ tùy thân cho người 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 vận tải về mất mát, hư hỏng hàng hóa ngay khi nhận hàng hoặc chậm nhất là ba ngày kể từ ngày nhận hàng nếu thiệt hại không thể phát hiện từ bên ngoài.

**Điều 187. Quyền, nghĩa vụ của thuyền trưởng, người lái tàu sông trong vận tải hàng hóa**

1. Chịu trách nhiệm trực tiếp về an toàn của tàu sông, người, hàng hóa trong quá trình điều khiển tàu sông; chỉ cho tàu sông khởi hành khi đã kiểm tra và xác định các điều kiện về an toàn được bảo đảm. Không cho xếp hàng hóa vượt quá khối lượng hàng hóa chuyên chở cho phép tham gia giao thông, tải trọng, chiều cao tĩnh không, khoang thông thuyền hoặc kích thước giới hạn cho phép xếp hàng của tàu sông, trừ trường hợp được phép lưu hành theo quy định có liên quan của pháp luật; không cho xếp hàng hóa thuộc loại cấm lưu thông hoặc không có giấy vận chuyển, phương án bảo đảm an toàn theo quy định có liên quan của pháp luật về vận tải hàng hóa nguy hiểm, hàng hóa siêu trường, siêu trọng.

2. Tuân thủ quy tắc giao thông, báo hiệu, chỉ dẫn và hiệu lệnh điều tiết giao thông; điều khiển tàu sông với tốc độ an toàn, giữ khoảng cách an toàn, thực hiện các biện pháp tránh va và các biện pháp cần thiết khác phù hợp với điều kiện luồng, thời tiết, tầm nhìn và tình trạng giao thông.

3. Trong quá trình hành trình, thuyền trưởng, người lái tàu sông phải thường xuyên quan sát, đánh giá điều kiện an toàn; chủ động giảm tốc độ, thay đổi hướng đi, neo đậu, tìm nơi trú ẩn hoặc áp dụng biện pháp cần thiết khác khi điều kiện hành trình không bảo đảm an toàn; không được tiếp tục hành trình khi có nguy cơ rõ ràng đe dọa tính mạng, sức khỏe con người hoặc an toàn của tàu sông, hàng hóa.

4. Khi xảy ra tai nạn, sự cố hoặc tình huống nguy hiểm, thuyền trưởng, người lái tàu sông phải áp dụng ngay các biện pháp cần thiết để cứu người, cứu tàu sông, hàng hóa, hạn chế thiệt hại, phòng ngừa ô nhiễm; kịp thời thông báo, phối hợp với cơ quan, tổ chức có thẩm quyền và thực hiện các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.

5. Trước khi thực hiện vận tải hàng hóa, thuyền trưởng hoặc người lái tàu sông yêu cầu người chịu trách nhiệm xếp hàng hóa lên tàu sông xác nhận việc xếp hàng vào giấy vận chuyển.

**Điều 188. Vận tải hàng hóa nguy hiểm**

1. Tàu sông vận tải hàng hóa nguy hiểm phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cho phép và có ký hiệu riêng theo quy định. Người vận tải phải thực hiện các yêu cầu về phòng, chống độc hại, phòng, chống cháy, nổ; đối với vận tải xăng, dầu phải có phương án ứng cứu sự cố tràn dầu theo quy định.

2. Chính phủ quy định danh mục hàng hóa nguy hiểm và việc vận tải hàng hóa nguy hiểm trên đường thủy.

**Điều 189. Vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng**

1. Việc vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng phải sử dụng tàu sông phù hợp với hàng hóa và có phương án bảo đảm an toàn trong quá trình vận tải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.

2. Chính phủ quy định nội dung chủ yếu của phương án vận tải, thẩm quyền, trình tự và thủ tục phê duyệt phương án vận tải.

**Điều 190. Vận tải động vật sống**

1. Tùy theo loại động vật sống, người vận tải yêu cầu người thuê vận tải bố trí người áp tải để chăm sóc động vật trong quá trình vận tải.

2. Người thuê vận tải chịu trách nhiệm xếp, dỡ động vật sống theo hướng dẫn của người vận tải; trường hợp người thuê vận tải không thực hiện việc xếp, dỡ thì phải thanh toán chi phí xếp, dỡ cho người vận tải.

3. Việc vận tải động vật sống trên đường thủy nội địa phải tuân thủ quy định của pháp luật về thú y, phòng, chống dịch bệnh và bảo vệ môi trường.

**Điều 191. Xử lý hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi không có người nhận hoặc người nhận từ chối nhận**

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, người vận tải có quyền đưa hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi vào nơi bảo quản an toàn, phù hợp và phải thông báo ngay cho người thuê vận tải biết; chi phí phát sinh do người thuê vận tải chịu.

2. Sau ba mươi ngày kể từ ngày người vận tải thông báo cho người thuê vận tải, nếu không nhận được trả lời của người thuê vận tải hoặc không được thanh toán đầy đủ chi phí phát sinh, người 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 đấu giá tài sản. Trường hợp hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi thuộc loại mau hỏng hoặc chi phí bảo quản quá lớn so với giá trị của tài sản thì người vận tải có quyền bán đấu giá trước thời hạn quy định tại khoản này 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 thuộc trường hợp hạn chế vận chuyển mà không có người nhận hoặc người nhận từ chối nhận được giao cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền xử lý theo quy định của pháp luật.

**Điều 192. Bồi thường hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi bị mất mát, hư hỏng**

1. Người vận tải phải bồi thường đối với hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi bị mất mát, hư hỏng toàn bộ hoặc một phần. Mức bồi thường được xác định theo thiệt hại thực tế và không vượt quá giới hạn trách nhiệm quy định tại Điều 194 của Bộ luật này.

2. Giá trị làm căn cứ xác định thiệt hại là giá thị trường của hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi tại nơi và thời điểm mà tài sản được giao hoặc lẽ ra phải được giao cho người nhận; trường hợp không xác định được giá thị trường thì căn cứ giá trung bình của tài sản cùng loại, cùng chất lượng tại nơi và thời điểm đó.

3. Sau khi người nhận hàng đã nhận hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi và tài sản đã rời tàu sông thì được coi là đã giao nhận nguyên vẹn, trừ trường hợp có

chứng cứ chứng minh ngược lại hoặc thiệt hại là hậu quả của hành vi cố ý của người vận tải hoặc hành vi cẩu thả của người vận tải trong khi biết rằng thiệt hại có thể xảy ra.

**Điều 193. Thời hạn gửi yêu cầu bồi thường, thời hạn giải quyết bồi thường và thời hiệu khởi kiện**

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 tài sản được giao cho người nhận hoặc ngày mà lẽ ra tài sản phải được giao cho người nhận. Người vận tải phải giải quyết yêu cầu bồi thường trong thời hạn sáu mươi ngày kể từ ngày nhận được 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 vận tải phải giải quyết yêu cầu bồi thường trong thời hạn sáu mươi ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu bồi thường của hành khách hoặc người đại diện hợp pháp của hành khách.

3. Trường hợp các bên không giải quyết được yêu cầu bồi thường thì có quyền yêu cầu trọng tài giải quyết hoặc khởi kiện tại Tòa án. Thời hiệu khởi kiện yêu cầu bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi hoặc 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 194. Giới hạn trách nhiệm của người vận tải**

1. Trường hợp người thuê vận tải đã kê khai giá trị hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi và thông báo cho người vận tải thì mức bồi thường căn cứ thiệt hại thực tế nhưng không vượt quá giá trị đã kê khai.

2. Trường hợp người thuê vận tải không kê khai giá trị hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi thì mức bồi thường do các bên thỏa thuận trên cơ sở giá trị xác định theo khoản 2 Điều 192 của Bộ luật này.

**Điều 195. Miễn trách nhiệm bồi thường**

1. Người vận tải được miễn trách nhiệm bồi thường đối với 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 trong giới hạn cho phép;

b) Do việc bắt giữ hoặc cưỡng chế của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với tàu sông, hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi;

c) Do sự kiện 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 trách nhiệm đối với vi phạm hợp đồng do sự kiện bất khả kháng quy định tại điểm c khoản 1 Điều này.

## Mục 3
## VẬN TẢI HÀNH KHÁCH ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

### Điều 196. Vận tải hành khách, hành lý đường thủy nội địa

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

1. Vận tải hành khách, hành lý theo tuyến cố định là loại hình vận tải giữa nơi đi và nơi đến xác định, được tổ chức theo lịch trình, hành trình đã xác định.

2. Vận tải hành khách, hành lý công cộng là loại hình vận tải phục vụ nhu cầu đi lại công cộng, có điểm đầu, điểm cuối, các điểm đón, trả khách và được tổ chức theo lịch trình, hành trình xác định; bao gồm vận tải hành khách, hành lý công cộng nội tỉnh và liên tỉnh.

Hội đồng nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương quyết định chính sách hỗ trợ, khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng trên địa bàn theo thẩm quyền. Việc đấu thầu, đặt hàng khai thác tuyến vận tải hành khách công cộng và đầu tư, xây dựng, bảo trì, quản lý kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng được thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu và pháp luật có liên quan.

3. Vận tải hành khách, hành lý theo hợp đồng là vận tải theo yêu cầu của người thuê vận tải trên cơ sở hợp đồng.

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

5. Vận tải hành khách không kinh doanh là việc tổ chức, cá nhân sử dụng tàu sông của mình để vận tải người, hành lý của tổ chức, cá nhân đó và không thu giá dịch vụ vận tải. Tổ chức, cá nhân vận tải hành khách không kinh doanh thực hiện quy định tại điểm đ khoản 2 và khoản 3 Điều 197 của Bộ luật này.

### Điều 197. Quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của người vận tải hành khách

1. Người vận tải hành khách có các quyền sau đây:

a) Thu tiền vận tải;

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

c) Quyết định chính sách ưu đãi để phục vụ khách hàng và mở rộng thị trường kinh doanh theo quy định của pháp luật.

2. Người vận tải hành khách có các nghĩa vụ sau đây:

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

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

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

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

đ) Chấp hành việc kiểm tra và quyết định xử lý vi phạm của cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

3. Người vận tải hành khách có các trách nhiệm sau đây:

a) Bảo đảm tàu sông được duy trì trong trạng thái an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong quá trình khai thác, kể cả giữa các kỳ kiểm tra, đăng kiểm; đáp ứng điều kiện hoạt động, công dụng, vùng hoạt động, loại hình vận tải và các yêu cầu về trang thiết bị an toàn theo quy định của pháp luật.

b) Đăng ký, đăng kiểm, bảo dưỡng, sửa chữa và kiểm tra, giám sát hoạt động phù hợp với mỗi loại tàu sông.

c) Bố trí đủ thuyền viên, người lái tàu sông theo định biên và yêu cầu khai thác; bảo đảm thuyền viên, người lái tàu sông có đủ điều kiện về sức khỏe, năng lực chuyên môn, giấy chứng nhận, chứng chỉ theo quy định và phù hợp với mỗi loại tàu sông, chức danh được giao.

d) Sử dụng, khai thác tàu sông đúng mục đích, công dụng, vùng hoạt động và điều kiện đã được cơ quan có thẩm quyền xác nhận; bảo đảm hành khách được bố trí an toàn, hành lý được vận chuyển hợp pháp và không làm mất ổn định tàu sông, cản trở việc điều khiển tàu sông hoặc ảnh hưởng đến các trang thiết bị an toàn.

đ) Thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ứng phó với tai nạn, sự cố, thời tiết nguy hiểm và các nguy cơ khác đối với an toàn; khi phát hiện tàu sông không bảo đảm an toàn phải kịp thời khắc phục hoặc tạm dừng hoạt động và thông báo cho cơ quan có thẩm quyền, thuyền trưởng, người lái tàu sông và các bên có liên quan.

4. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết trách nhiệm của người vận tải hành khách và tổ chức, cá nhân thuê, nhận quản lý, sử dụng, khai thác, giám sát tàu sông trong việc bảo đảm an toàn vận tải.

**Điều 198. Quyền, nghĩa vụ của hành khách**

1. Hành khách có các quyền sau đây:

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

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

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

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

2. Hành khách có các nghĩa vụ sau đây:

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

b) Chấp hành quy định về vận tải và hướng dẫn của thuyền trưởng, người lái tàu sông, nhân viên phục vụ trên tàu sông;

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

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

đ) Thực hiện quy định về phòng, chống dịch bệnh;

e) Cung cấp chính xác họ tên, địa chỉ của mình và trẻ em đi kèm khi người vận tải lập danh sách hành khách theo quy định.

**Điều 199. Quyền, nghĩa vụ của thuyền trưởng, người lái tàu sông trong vận tải hành khách**

1. Chịu trách nhiệm trực tiếp về an toàn của tàu sông, người, hành khách, hành lý trong quá trình điều khiển tàu sông; chỉ cho tàu sông khởi hành khi đã kiểm tra danh sách hành khách và kiểm tra, xác định các điều kiện về an toàn được bảo đảm; hành khách, hành lý được bố trí ổn định, không vượt quá sức chở, trọng tải hoặc các giới hạn an toàn của tàu sông; không chở hàng hóa dễ cháy, dễ nổ, hàng độc hại, động vật lớn chung với hành khách; không để hành khách mang theo động vật đang mắc dịch bệnh lên tàu sông.

2. Tuân thủ quy tắc giao thông, báo hiệu, chỉ dẫn và hiệu lệnh điều tiết giao thông; điều khiển tàu sông với tốc độ an toàn, giữ khoảng cách an toàn, thực hiện các biện pháp tránh va và các biện pháp cần thiết khác phù hợp với điều kiện luồng, thời tiết, tầm nhìn và tình trạng giao thông.

3. Trong quá trình hành trình, thuyền trưởng, người lái tàu sông phải thường xuyên quan sát, đánh giá điều kiện an toàn; chủ động giảm tốc độ, thay đổi hướng đi, neo đậu, tìm nơi trú ẩn hoặc áp dụng biện pháp cần thiết khác khi điều kiện hành trình không bảo đảm an toàn; không được tiếp tục hành trình khi có nguy cơ rõ ràng đe dọa tính mạng, sức khỏe con người hoặc an toàn của tàu sông, hành khách, hành lý.

4. Khi xảy ra tai nạn, sự cố hoặc tình huống nguy hiểm, thuyền trưởng, người lái tàu sông phải áp dụng ngay các biện pháp cần thiết để cứu người, cứu tàu sông, hành khách, hành lý, hạn chế thiệt hại, phòng ngừa ô nhiễm; kịp thời thông báo,

phối hợp với cơ quan, tổ chức có thẩm quyền và thực hiện các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.

5. Từ chối vận tải hành khách có hành vi quy định tại điểm b khoản 1 Điều 197 của Bộ luật này hoặc không chấp hành yêu cầu bảo đảm an toàn của thuyền trưởng, người lái tàu sông, nhân viên phục vụ trên tàu sông.

6. Không được từ chối vận tải hành khách, trừ trường hợp quy định tại khoản 5 Điều này; không được gây khó khăn đối với hành khách là người cao tuổi, người khuyết tật, trẻ em, phụ nữ mang thai; không được chuyển hành khách sang tàu sông khác khi chưa được sự đồng ý của hành khách, trừ trường hợp bất khả kháng.

7. Thu tiền đúng giá vé niêm yết hoặc theo hợp đồng vận tải.

8. Có thái độ, lời nói, hành vi văn minh, lịch sự; hướng dẫn hành khách về nội quy và trang thiết bị an toàn, ngồi đúng nơi quy định, bố trí chỗ ngồi ưu tiên cho người cao tuổi, người khuyết tật, trẻ em và phụ nữ mang thai.

**Điều 200. Vận tải hành khách ngang sông**

1. Tàu sông vận tải hành khách ngang sông phải bảo đảm điều kiện hoạt động theo quy định và thực hiện các yêu cầu sau đây:

a) Có đủ dụng cụ cứu sinh còn hạn sử dụng và được bố trí đúng nơi quy định;

b) Hướng dẫn hành khách lên, xuống tàu; sắp xếp hàng hóa, hành lý; hướng dẫn hành khách ngồi bảo đảm ổn định tàu sông;

c) Chỉ cho tàu sông rời bến khi hành khách đã ngồi ổn định, hàng hóa, hành lý, xe máy, xe đạp đã được xếp gọn gàng và tàu sông không chìm quá vạch dấu mớn nước an toàn;

d) Không chở quá số người được phép chở hoặc chở hàng hóa quá trọng tải quy định.

2. Hành khách phải tuân thủ hướng dẫn của thuyền trưởng, người lái tàu sông về bảo đảm an toàn.

**Điều 201. Hành lý ký gửi, bao gửi**

1. Hành lý ký gửi, bao gửi chỉ được nhận vận tải khi không thuộc loại hàng hóa pháp luật cấm lưu thông, có kích thước, trọng lượng phù hợp với tàu sông, được đóng gói đúng quy cách, đã thanh toán đủ cước phí vận tải và được giao cho người vận tải trước khi tàu sông khởi hành theo thời hạn do các bên thỏa thuận.

2. Người có bao gửi phải lập tờ khai gửi hàng hóa, trong đó ghi tên hàng hóa, số lượng, khối lượng, tên và địa chỉ của người gửi, tên và địa chỉ của người nhận. Người vận tải có trách nhiệm kiểm tra bao gửi theo tờ khai và xác nhận việc tiếp nhận. Tờ khai được lập bằng văn bản giấy hoặc hình thức khác do hai bên tự thỏa thuận; trường hợp lập bằng văn bản giấy thì được lập thành hai bản, mỗi bên giữ một bản. Người vận tải có trách nhiệm gửi thông tin hoặc 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 hoặc thông tin tương ứng theo quy định.

4. Người nhận bao gửi phải xuất trình giấy báo hoặc thông tin nhận bao gửi, tờ khai gửi hàng hóa, chứng từ thu cước phí vận tải và giấy tờ tùy thân theo quy định.

5. Người vận tải chịu trách nhiệm bồi thường đối với mất mát, hư hỏng hành lý ký gửi, bao gửi theo quy định của Bộ luật này và pháp luật có liên quan.

## Chương XI

## DỊCH VỤ HỖ TRỢ VẬN TẢI

### Điều 202. Dịch vụ hỗ trợ vận tải

1. Dịch vụ hỗ trợ vận tải là dịch vụ cung cấp cho hoạt động của tàu thuyền, cảng và vận tải nhằm hỗ trợ cho hoạt động quản lý, khai thác đối với tàu thuyền, hàng hóa và hành khách, bao gồm: đại lý tàu thuyền, môi giới hàng hải, hoa tiêu, lai dắt tàu thuyền, xếp dỡ, giao nhận, lưu trữ hàng hóa và các dịch vụ khác theo quy định của pháp luật;

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

3. Trường hợp có tàu thuyền thực hiện dịch vụ quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này trong vùng biển Việt Nam là tàu thuyền Việt Nam. [H6] Tàu thuyền nước ngoài chỉ được thực hiện các dịch vụ trong vùng biển Việt Nam theo quy định của Chính phủ.

## Mục 1

## ĐẠI LÝ TÀU THUYỀN

### Điều 203. Đại lý tàu thuyền

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

### Điều 204. Người đại lý tàu thuyền

1. Người đại lý tàu thuyền là người được người ủy thác chỉ định làm đại diện để tiến hành dịch vụ đại lý tàu theo ủy thác của người ủy thác tại cảng.

2. Người đại lý tàu thuyền có thể thực hiện dịch vụ đại lý tàu thuyền 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. Người đại lý tàu thuyền phải được đào tạo về chuyên môn đại lý theo quy định.

**Điều 205. Hợp đồng đại lý tàu thuyền**

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

2. Trách nhiệm của đại lý tàu thuyền:

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

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

3. Trách nhiệm của người ủy thác:

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

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

**Điều 206. Đại lý đối với tàu thuyền nước ngoài đến Việt Nam**

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

## Mục 2

## MÔI GIỚI HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

**Điều 207. Môi giới và người môi giới**

1. Môi giới 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, hợp đồng thuê tàu, hợp đồng mua bán tàu thuyền, hợp đồng lai dắt tàu thuyền, hợp đồng thuê

thuyền viên và các hợp đồng khác liên quan đến hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa theo hợp đồng môi giới.

2. Người môi giới là người thực hiện dịch vụ môi giới.

**Điều 208. Quyền và nghĩa vụ của người môi giới**

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.

## Mục 3

## HOA TIÊU DẪN TÀU THUYỀN

**Điều 209. Chế độ hoa tiêu dẫn tàu thuyền**

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

2. Tàu thuyền Việt Nam và tàu thuyền nước ngoài khi hoạt động trong vùng hoa tiêu bắt buộc của Việt Nam phải sử dụng hoa tiêu và trả chi phí dịch vụ hoa tiêu trừ trường hợp được miễn sử dụng hoa tiêu. Trong một vùng hoa tiêu có một hoặc nhiều tuyến hoa tiêu.

3. Các trường hợp không bắt buộc phải sử dụng dịch vụ hoa tiêu:

a) Vùng hoa tiêu không bắt buộc;

b) Tàu thuyền Việt Nam và tàu thuyền nước ngoài có giới hạn tổng dung tích theo quy định của Chính phủ;

c) Tàu thuyền có thuyền trưởng là công dân Việt Nam đã được cấp giấy chứng nhận chuyên môn hoa tiêu, giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa phù hợp với loại tàu thuyền và vùng hoa tiêu 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.

**Điều 210. Tổ chức hoa tiêu**

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

**Điều 211. 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 tại khu vực dẫn tàu. 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.

4. Hoa tiêu dẫn tàu là công dân Việt Nam, phải có chứng chỉ chuyên môn hoa tiêu do cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cấp.

5. Chỉ được phép dẫn tàu trong vùng hoa tiêu hàng hải phù hợp với giấy chứng nhận vùng hoa tiêu hàng hải được cấp.

**Điều 212. Quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của hoa tiêu khi dẫn tàu**

1. Hoa tiêu có quyền từ chối dẫn tàu, đồng thời phải thông báo ngay cho Cảng vụ và tổ chức hoa tiêu 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 tại 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 về tình hình dẫn tàu và những thay đổi có tính chất nguy hiểm 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.

5. 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.

**Điều 213. 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 ở trên tàu.

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

3. Trường hợp vì lý do bảo đảm an toàn, hoa tiêu không thể rời tàu sau khi kết thúc nhiệm vụ thì thuyền trưởng phải ghé vào cảng gần nhất để hoa tiêu rời tàu. Chủ tàu hoặc người khai thác tàu có trách nhiệm thu xếp đưa hoa tiêu trở về nơi đã tiếp nhận và thanh toán chi phí liên quan.

**Điều 214. Quy định chi tiết về hoa tiêu**

Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định vùng hoa tiêu bắt buộc, tuyến dẫn tàu, tiêu chuẩn đào tạo, cấp, cấp lại, thu hồi chứng chỉ chuyên môn hoa tiêu, giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu và tiêu chuẩn hành nghề hoa tiêu.

**Điều 215. Hoa tiêu đối với tàu quân sự nước ngoài, tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, thủy phi cơ**

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

**Điều 216. Nghĩa vụ tài chính đối với hoạt động cung cấp dịch vụ hoa tiêu**

1. Doanh nghiệp được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải tại vùng hoa tiêu bắt buộc, tuyến hoa tiêu dẫn tàu có nghĩa vụ nộp ngân sách nhà nước một khoản tiền từ hoạt động cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải do sử dụng kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa.

2. Khoản thu quy định tại khoản 1 Điều này được xác định trên cơ sở doanh thu cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải, đặc điểm của vùng hoa tiêu bắt buộc, tuyến dẫn tàu, điều kiện khai thác, mức độ sử dụng kết cấu hạ tầng hàng hải do Nhà nước đầu tư, quản lý và yêu cầu bảo đảm duy trì cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải an toàn, liên tục.

3. Khoản thu quy định tại Điều này là khoản thu ngân sách nhà nước, không phải là phí, lệ phí và được hạch toán độc lập với giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải.

4. Giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải được xác định theo quy định của pháp luật về giá.

5. Chính phủ quy định căn cứ, phương pháp xác định, mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý khoản thu quy định tại Điều này; quy định việc miễn, giảm trong trường hợp cần thiết để bảo đảm cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải, an toàn hàng hải và thực hiện chính sách phát triển kinh tế - xã hội.

## Mục 4
## DỊCH VỤ LAI DẮT TÀU THUYỀN

### Điều 217. Lai dắt tàu thuyền

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

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

3. Tàu lai dắt phải là tàu thuyền Việt Nam. Số lượng và công suất của tàu lai dắt do Chính phủ quy định.

### Điều 218. Hợp đồng lai dắt tàu thuyền

1. Hợp đồng lai dắt tàu thuyền là hợp đồng được giao kết giữa chủ tàu lai và bên thuê lai dắt, trừ trường hợp lai dắt hỗ trợ trong vùng nước cảng biển, cảng thủy nội địa. Hợp đồng lai dắt tàu thuyển được lập bằng văn bản giấy hoặc hình thức khác do hai bên tự thỏa thuận.

2. Giá dịch vụ lai dắt tàu thuyền do các bên thoả thuận, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.

### Điều 219. Quyền chỉ huy lai dắt tàu thuyền

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

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

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

### Điều 220. Nghĩa vụ và trách nhiệm bồi thường tổn thất trong lai dắt tàu thuyền

1. Nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng lai dắt tàu thuyền:

a) 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 thuyền;

b) 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 đắt tàu thuyền.

2. Trách nhiệm bồi thường tổn thất trong lai dắt tàu thuyền:

a) 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;

b) 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;

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

## Mục 5

## VẬN CHUYỂN, GIAO NHẬN, LƯU GIỮ HÀNG HÓA

### Điều 221. Dịch vụ giao nhận, lưu giữ hàng hóa tại cảng

1. Doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng có trách nhiệm thông báo thời gian chốt giao hàng, giao chứng từ và các điều kiện giao nhận hàng hóa trước khi tàu cập cảng hoặc thời điểm dự kiến bốc hàng lên tàu phù hợp với kế hoạch khai thác tàu, năng lực khai thác của cảng và thông lệ vận tải quốc tế.

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

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

### Điều 222. Vận chuyển, giao nhận, lưu giữ hàng hóa nguy hiểm

1. Vận chuyển và tiếp nhận hàng hoá nguy hiểm phải đảm bảo các yêu cầu về an toàn, an ninh, phòng, chống cháy nổ và bảo vệ môi trường và các yêu cầu kỹ thuật khác theo 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. Hàng hóa nguy hiểm lưu giữ tại cảng biển, kho bãi, khu neo đậu phải được bố trí tại khu vực, kho bãi phù hợp với tính chất, mức độ nguy hiểm và phân nhóm hàng hóa; đáp ứng yêu cầu về khoảng cách an toàn, phòng, chống cháy nổ, ứng phó sự cố tràn đổ, rò rỉ, bảo vệ môi trường và các yêu cầu kỹ thuật khác theo 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.

3. Chính phủ quy định chi tiết điều này.

## CHƯƠNG XII

## TỔN THẤT CHUNG, TỔN THẤT RIÊNG

### Điều 223. 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 trong giới hạn hợp lý đối với từng trường hợp cụ thể.

### Điều 224. Phân bổ tổn thất chung

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

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

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

4. Các nguyên tắc dùng để xác định cụ thể giá trị tổn thất và giá trị phân bổ tổn thất chung do các bên thỏa thuận trong hợp đồng. Trường hợp không có thỏa thuận trong hợp đồng thì người phân bổ tổn thất chung căn cứ vào các quy định của Chương này và tập quán quốc tế để giải quyết.

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

Tổn thất của hàng hóa bốc lậu lên tàu hoặc khai sai về chủng loại và giá trị không được tính vào tổn thất chung; nếu hàng hóa đó cũng được cứu thoát khỏi hiểm họa chung thì cũng phải chịu một giá trị phân bổ tương ứng.

**Điều 225. 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.

3. Chính phủ quy định tổ chức, cá nhân được phân bổ tổn thất chung.

**Điều 226. 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 223 của Bộ luật này được gọi là tổn thất riêng. Người bị thiệt hại không được bồi thường, nếu không chứng minh được tổn thất xảy ra do lỗi của người khác.

## Chương XIII

## BẢO HIỂM HÀNG HẢI

### Mục 1

### QUY ĐỊNH CHUNG

**Điều 227. Hợp đồng bảo hiểm hàng hải**

1. Hợp đồng bảo hiểm hàng hải là hợp đồng bảo hiểm các rủi ro hàng hải, theo đó người được bảo hiểm phải nộp phí bảo hiểm theo thỏa thuận và người bảo hiểm cam kết bồi thường cho người được bảo hiểm những tổn thất hàng hải thuộc trách nhiệm bảo hiểm theo cách thức và điều kiện đã thỏa thuận trong hợp đồng.

Rủi ro hàng hải là những rủi ro xảy ra liên quan đến hành trình đường biển, bao gồm các rủi ro của biển, cháy, nổ, chiến tranh, cướp biển, trộm cắp, kê biên, quản thúc, giam giữ, ném hàng xuống biển, trưng thu, trưng dụng, trưng mua, hành vi bất hợp pháp 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 theo hình thức khác do hai bên tự thỏa thuận.

**Điều 228. Đối tượng bảo hiểm hàng hải**

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

2. Đối tượng bảo hiểm hàng hải bao gồm:

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

b) Giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, 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.

**Điều 229. Xác định quyền lợi có thể được bảo hiểm**

1. Người có quyền lợi có thể được bảo hiểm là người có quyền lợi đối với đối tượng bảo hiểm trong hành trình đường biển.

2. Người có quyền lợi trong một hành trình đường biển khi có bằng chứng chứng minh là có liên quan đến hành trình này hoặc bất kỳ đối tượng có thể bảo hiểm nào gặp rủi ro trong hành trình mà hậu quả là người đó thu được lợi nhuận khi đối tượng bảo hiểm đến cảng an toàn hoặc không thu được lợi nhuận khi đối tượng bảo hiểm bị tổn thất, hư hỏng, bị lưu giữ hoặc phát sinh trách nhiệm.

3. Người được bảo hiểm phải có quyền lợi trong đối tượng bảo hiểm tại thời điểm xảy ra tổn thất và có thể không có quyền lợi trong đối tượng bảo hiểm tại thời điểm tham gia bảo hiểm. Khi đối tượng bảo hiểm được bảo hiểm theo điều kiện có tổn thất hoặc không có tổn thất thì người được bảo hiểm vẫn có thể được bồi thường mặc dù sau khi tổn thất xảy ra mới có quyền lợi bảo hiểm, trừ trường hợp người được bảo hiểm biết tổn thất đã xảy ra, còn người bảo hiểm không biết việc đó.

Trường hợp người được bảo hiểm không có quyền lợi trong đối tượng bảo hiểm tại thời điểm xảy ra tổn thất thì không thể có được quyền đó bằng bất kỳ hành động hay sự lựa chọn nào sau khi người được bảo hiểm biết tổn thất đã xảy ra.

4. Trường hợp người mua hàng đã mua bảo hiểm cho hàng hóa thì có quyền lợi bảo hiểm mặc dù có thể đã từ chối nhận hàng hoặc đã xử lý hàng hóa đó như đối với hàng hóa thuộc rủi ro của người bán hàng do giao hàng chậm hoặc vì những lý do khác.

5. Một phần quyền lợi của tàu biển, tàu biển đang đóng, hàng hóa hay các tài sản khác là quyền lợi có thể được bảo hiểm.

**Điều 230. 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 hiểm gốc vẫn phải chịu trách nhiệm đối với người được bảo hiểm.

**Điều 231. 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;

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 235 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) Giá trị bảo hiểm;

g) Nơi, ngày, tháng và giờ cấp đơn;

h) 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 232. 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.

**Điều 233. 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.

**Điều 234. Quyền chấm dứt hợp đồng bảo hiểm**

1. Trường hợp người được bảo hiểm cố ý vi phạm nghĩa vụ quy định tại Điều 232 của Bộ luật này thì người bảo hiểm có quyền chấm dứt 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 232 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.

## Mục 2
## GIÁ TRỊ BẢO HIỂM VÀ SỐ TIỀN BẢO HIỂM

**Điều 235. 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.

**Điều 236. 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.

**Điều 237. 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.

## Mục 3

## CHUYỂN NHƯỢNG THEO HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HẢI

**Điều 238. 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 239. 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 240. 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.

**Điều 241. 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 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 242. 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.

## Mục 5

## THỰC HIỆN HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HẢI

**Điều 243. 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.

**Điều 244. 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.

**Điều 245. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm khi xảy ra tổn thất**

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 246. 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 245 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.

**Điều 247. 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 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 246 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 248. 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 hiện trách nhiệm quy định tại Điều 246 của Bộ luật này.

**Điều 249. 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;

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 250. 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.

### Điều 251. 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.

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 252. 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.

## Mục 7

## TỪ BỎ ĐỐI TƯỢNG BẢO HIỂM

### Điều 253. 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 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 254. 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 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 255. 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.

**Điều 256. 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.

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 257. 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 tích sau khi thời hạn bảo hiểm kết thúc.

**Điều 258. 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.

## Mục 8

## GIẢI QUYẾT BỒI THƯỜNG

**Điều 259. 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.

**Điều 260. 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.

# CHƯƠNG XIV

# PHÍ, LỆ PHÍ VÀ GIÁ DỊCH VỤ

**Điều 261. Phí, lệ phí hàng hải, đường thủy nội địa**

1. Các loại phí, lệ phí 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, trừ quy định tại khoản 2 Điều này.

2. Nhà chức trách hàng hải Việt Nam được để lại một phần số tiền phí thu theo quy định của Chính phủ để chi cho hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa nhằm nâng cao năng lực quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải theo quy định của Tổ chức hàng hải thế giới (IMO).

**Điều 262. Giá dịch vụ tại cảng biển, cảng thủy nội địa**

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

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

b) Giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng, bến thủy nội địa;

c) Giá dịch vụ khác tại cảng biển, cảng thủy nội địa ngoài quy định tại điểm a và điểm b khoản này.

2. Việc định giá đối với dịch vụ quy định tại điểm a khoản 1 Điều này được thực hiện theo pháp luật về giá.

3. Việc định giá đối với dịch vụ quy định tại điểm b khoản 1 Điều này do Bộ Xây dựng định khung giá.

4. Doanh nghiệp quyết định giá dịch vụ quy định tại điểm c khoản 1 Điều này theo cơ chế thị trường và quy định của pháp luật.

**Điều 263. Giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa và giá dịch vụ liên quan đến vận tải hàng hóa, phụ thu ngoài giá**

1. Giá dịch vụ vận chuyển là khoản tiền bên thuê vận chuyển hoặc hành khách phải trả cho người vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý.

2. Giá dịch vụ liên quan đến vận chuyển hàng hóa, bao gồm vệ sinh container, cung cấp chứng từ vận chuyển, vận chuyển container rỗng và dịch vụ khác, chỉ được thu khi dịch vụ được cung cấp và các bên đã thỏa thuận trong hợp đồng hoặc bằng hình thức hợp pháp khác.

3. Phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển, nếu có, phải phản ánh chi phí hợp lý phát sinh do biến động khách quan làm tăng chi phí vận tải, được thỏa thuận minh bạch trong hợp đồng và thông báo cho bên có nghĩa vụ thanh toán trước khi áp dụng, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận khác.

4. Doanh nghiệp thực hiện việc kê khai, niêm yết giá dịch vụ vận chuyển, dịch vụ liên quan đến vận chuyển và phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển theo quy định của pháp luật về giá.

5. Đối với phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển, ngoài việc thực hiện quy định tại khoản 4 Điều này, doanh nghiệp có trách nhiệm công khai tên, mức thu,

căn cứ hình thành, phương pháp xác định và thời điểm áp dụng của khoản phụ thu. Trường hợp điều chỉnh tăng phụ thu, doanh nghiệp phải thông báo cho bên có nghĩa vụ thanh toán trước thời điểm áp dụng.

6. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

## Chương XV

## BẢO ĐẢM AN TOÀN, AN NINH VÀ ỨNG PHÓ SỰ CỐ TRONG HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI, ĐƯỜNG THỦY

### Mục 1

### AN TOÀN HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY, AN NINH HÀNG HẢI, LAO ĐỘNG HÀNG HẢI VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

**Điều 264. Nguyên tắc an toàn, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường đối với tàu biển và tàu sông**

1. Tàu thuyền khi hoạt động trong vùng biển Việt Nam, vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa phải tuân thủ quy định của pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên về an toàn, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường;

Tàu biển Việt Nam khi hoạt động ở nước ngoài phải tuân thủ quy định của pháp luật Việt Nam, các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và các quy định pháp luật của nước sở tại nơi tàu đến về an toàn, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường.

Tàu sông kinh doanh vận tải hành khách, hàng hóa phải lắp đặt thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh trong khoang lái và khoang hành khách, hàng hóa, trừ tàu sông được miễn đăng ký vào Sổ đăng ký tàu sông theo quy định của Chính phủ. Chính phủ quy định chi tiết việc lắp đặt, truyền dẫn, lưu trữ, quản lý, khai thác và sử dụng dữ liệu từ các thiết bị này.

2. Tàu biển, tàu sông, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi khi hoạt động phải chấp hành Quy tắc quốc tế về phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển, tuân thủ chỉ dẫn của báo hiệu hàng hải, báo hiệu đường thủy, và quy định pháp luật có liên quan khác.

**Điều 265. Thanh tra, kiểm tra về an toàn, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường đối với tàu biển và tàu sông**

1. Tàu thuyền nước ngoài khi hoạt động tại Việt Nam và tàu thuyền Việt Nam phải chịu sự quản lý, giám sát, thanh tra, kiểm tra của cơ quan nhà nước chuyên ngành theo quy định của Chính phủ.

Tàu biển, tàu sông nước ngoài khi hoạt động tại vùng biển Việt Nam, vùng nước cảng biển, vùng nước cảng thủy nội địa phải chịu sự kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng hải theo nghĩa vụ của quốc gia có cảng về an toàn, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường.

Tàu biển, tàu sông Việt Nam khi hoạt động phải chịu sự kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng hải theo nghĩa vụ của quốc gia tàu mang cờ về an toàn, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường.

2. Việc kiểm tra quy định tại khoản 1 Điều này phải được Kiểm tra viên tàu biển của Nhà chức trách hàng hải tiến hành theo đúng pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

3. Chủ tàu và thuyền trưởng có trách nhiệm phối hợp các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành thực hiện thanh tra, kiểm tra; có trách nhiệm sửa chữa, khắc phục các khiếm khuyết về an toàn, an ninh hàng hải, lao động, bảo vệ môi trường theo yêu cầu.

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

5. Bộ Xây dựng quy định về quy trình kiểm tra và tiêu chuẩn chuyên môn của Kiểm tra viên tàu biển. .

**Điều 266. Bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy**

1. Hoạt động bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nhằm bảo đảm an toàn giao thông; bảo đảm an ninh hàng hải, bảo vệ chủ quyền, thực hiện quyền chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia, bao gồm:

a) Tổ chức, quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy;

b) Cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy.

2. Tổ chức và quản lý bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy là việc thiết lập, quản lý hệ thống bảo đảm an toàn; tổ chức, kiểm tra, giám sát và kiểm soát chất lượng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy.

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

a) Vận hành, bảo trì hệ thống báo hiệu hàng hải trên luồng hàng hải công cộng, đèn biển và đăng tiêu độc lập;

b) Vận hành, bảo trì báo hiệu hàng hải khác ngoài quy định tại điểm a khoản này;

c) Thông tin duyên hải;

d) Dịch vụ giám sát và điều phối giao thông hàng hải (VTS);

đ) Vận hành, bảo trì hệ thống công nghệ thông tin phục vụ quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải;

e) Xử lý, truyền phát thông tin an ninh hàng hải;

g) Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải;

h) Hoa tiêu hàng hải;

i) Điều tiết bảo đảm an toàn hàng hải;

k) Khảo sát định kỳ luồng hàng hải, vùng nước, khu nước công cộng trong vùng nước cảng biển phục vụ công bố thông báo hàng hải;

l) Khảo sát định kỳ luồng hàng hải, vùng nước, khu nước chuyên dùng trong vùng nước cảng biển phục vụ công bố thông báo hàng hải;

m) Xây dựng và phát hành Hải đồ vùng nước cảng biển;

n) Vận hành, bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải do Nhà nước đầu tư, quản lý;

o) Thanh thải vật chướng ngại ảnh hưởng đến an toàn hàng hải;

p) Dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải khác theo quy định của Chính phủ.

4. Dịch vụ bảo đảm an toàn đường thủy bao gồm:

a) Vận hành, bảo trì báo hiệu đường thủy;

b) Vận hành, bảo trì hệ thống công nghệ thông tin phục vụ quản lý nhà nước chuyên ngành đường thủy;

c) Vận hành, bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy do Nhà nước đầu tư, quản lý;

d) Khảo sát, xây dựng và thông báo luồng đường thủy công cộng;

đ) Điều tiết, chống va trôi bảo đảm an toàn giao thông đường thủy;

e) Thanh thải chướng ngại vật ảnh hưởng đến an toàn đường thủy;

g) Dịch vụ bảo đảm an toàn đường thủy khác theo quy định của Chính phủ.

5. Dịch vụ quy định tại điểm a, c, h, k và m khoản 3 Điều này do doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ thực hiện.

6. Dịch vụ quy định tại điểm e, g khoản 3 Điều này do đơn vị sự nghiệp công lập thực hiện.

7. Nhà nước bảo đảm nguồn lực cần thiết để thực hiện nhiệm vụ công về thiết lập, quản lý và duy trì hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy; khuyến khích ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, bảo vệ môi trường và huy động nguồn lực hợp pháp để cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn, bảo đảm quốc phòng, an ninh và an toàn giao thông.

8. Chính phủ quy định phương thức cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy; việc kiểm tra, giám sát và trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan.

9. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quản lý nhà nước chuyên ngành về bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy.

**Điều 267. Tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam phục vụ cho việc đi qua không gây hại**

1. Tuyến hàng hải trong lãnh hải Việt Nam là đường đi của tàu thuyền trong lãnh hải Việt Nam, được giới hạn bởi các điểm có vị trí, tọa độ do cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác định, công bố để chỉ dẫn cho tàu thuyền khi hoạt động trong lãnh hải Việt Nam. Việc thiết lập tuyến hàng hải trong lãnh hải Việt Nam phục vụ cho việc đi qua không gây hại và bảo đảm an toàn hàng hải của tàu thuyền phải phù hợp với pháp luật của Việt Nam, Công ước của Liên hợp quốc về Luật Biển năm 1982 và điều ước quốc tế khác liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Việc công bố, thiết lập tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam thực hiện theo quy định của Chính phủ.

**Điều 268. Phân luồng giao thông hàng hải**

1. Trong nội thủy và vùng nước cảng biển, Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định thiết lập, điều chỉnh hoặc bãi bỏ hệ thống phân luồng giao thông hàng hải tại khu vực mật độ tàu thuyền lớn, có các luồng giao thông hội tụ, giao cắt hoặc nguy cơ đâm va cao, bảo đảm phù hợp với quy tắc quốc tế về phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Việc thiết lập, điều chỉnh hoặc bãi bỏ hệ thống phân luồng giao thông hàng hải được thực hiện theo đề nghị của Nhà chức trách hàng hải Việt Nam. Quy định về phân luồng phải được thông báo hàng hải và cập nhật trên hải đồ.

3. Nhà chức trách hàng hải Việt Nam tổ chức quản lý hệ thống phân luồng giao thông hàng hải và tàu thuyền hoạt động trên hệ thống phân luồng phải tuân thủ quy định liên quan. Cảng vụ hàng hải thực hiện quản lý, điều phối hoạt động của tàu thuyền trên hệ thống phân luồng theo thẩm quyền và việc khuyến cáo, chỉ dẫn an toàn hoặc điều phối giao thông trên hệ thống phân luồng không làm thay đổi trách nhiệm của thuyền trưởng trong việc chỉ huy, điều động tàu an toàn.

4. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định tiêu chí, trình tự, thủ tục thiết lập, điều chỉnh hoặc bãi bỏ hệ thống phân luồng giao thông hàng hải.

**Điều 269. Hành lang vận tải ven biển**

1. Hành lang vận tải ven biển là vùng nước được giới hạn từ đường bờ ra phía biển và được thiết lập nhằm bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, tăng cường kết nối vận tải đa phương thức. Hành lang vận tải ven biển gồm một hoặc nhiều tuyến vận tải ven biển.

2. Việc thiết lập, quản lý hành lang vận tải ven biển phải phù hợp với quy hoạch có liên quan; bảo đảm an ninh, quốc phòng và tuân thủ pháp luật Việt Nam, điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

3. Nhà nước khuyến khích phát triển vận tải ven biển, ưu tiên đầu tư kết nối vận tải đa phương thức và ứng dụng khoa học, công nghệ trong quản lý, khai thác hành lang vận tải ven biển.

4. Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với các bộ liên quan và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có biển quản lý hành lang vận tải ven biển. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định thiết lập, điều chỉnh hoặc bãi bỏ hành lang vận tải ven biển và xác định vị trí đường bờ.

**Điều 270. An ninh tàu biển; an ninh cảng biển và an ninh cảng thủy nội địa; truyền phát thông tin an ninh hàng hải**

1. An ninh hàng hải bao gồm an ninh tàu biển, an ninh cảng biển.

2. Tàu biển chở hàng từ 500 GT trở lên, tàu biển chở khách, giàn khoan biển di động mang cờ quốc tịch Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế phải có kế hoạch an ninh tàu biển.

3. An ninh cảng biển

a) Cảng biển, bến cảng dầu khí ngoài khơi, khu neo đậu, khu chuyển tải có tiếp nhận tàu biển nước ngoài và tàu biển Việt Nam chạy tuyến quốc tế quy định tại khoản 2 Điều này phải có kế hoạch an ninh cảng biển;

b) Cảng thủy nội địa có tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài ra, vào hoạt động áp dụng theo quy định tại điểm a khoản này.

4. Truyền phát thông tin an ninh hàng hải

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

b) Tàu biển hoạt động trong vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam, cảng biển, bến cảng dầu khí ngoài khơi, cảng thủy nội địa khi gặp vấn đề về an ninh hàng hải phải phát tín hiệu an ninh;

c) Tàu biển khác khi nhận được thông tin an ninh hàng hải của bất kỳ tàu biển nào hoạt động trên biển hay đường thủy nội địa có nghĩa vụ truyền phát thông tin cho cơ quan, tổ chức có trách nhiệm của quốc gia đó;

d) Cảng biển, bến cảng dầu khí ngoài khơi, cảng thủy nội địa có tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài khi phát hiện hoặc tiếp nhận thông tin về nguy cơ, hành vi xâm phạm an ninh hoặc tình huống an ninh hàng hải xảy ra trong phạm vi quản lý của mình phải kịp thời thông báo cho cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền và các bên liên quan để triển khai biện pháp ứng phó phù hợp;

đ) Cảng biển, bến cảng dầu khí ngoài khơi, cảng thủy nội địa tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài phải duy trì đầu mối liên lạc an ninh hoạt động thường xuyên để tiếp nhận, xử lý và truyền phát thông tin an ninh hàng hải; bảo đảm thông tin

được cung cấp đầy đủ, kịp thời cho tàu thuyền và cơ quan quản lý nhà nước có liên quan.

5. Việc công bố, tiếp nhận, xử lý, truyền phát thông tin an ninh, xây dựng, đánh giá, phê duyệt kế hoạch an ninh tàu biển, kế hoạch an ninh cảng biển, kế hoạch an ninh bến cảng dầu khí ngoài khơi và kế hoạch an ninh khu nước, vùng nước; cấp giấy chứng nhận liên quan đến an ninh tàu biển, an ninh cảng biển, an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài thực hiện theo quy định của Chính phủ.

## Mục 2

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

### Điều 271. Tai nạn hàng hải và tai nạn đường thủy

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 hoặc gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng.

2. Tai nạn giao thông đường thủy nội địa là sự kiện chỉ liên quan đến hoạt động của tàu sông gây ra một trong những hậu quả sau: làm chết người, mất tích, bị thương nặng; làm cho tàu sông đâm va; hư hỏng nghiêm trọng đến cấu trúc tàu; làm cho tàu mất tích, chìm đắm, mất khả năng điều động; làm hư hỏng kết cấu hạ tầng hoặc gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng.

3. Tai nạn đâm va hàng hải là tai nạn xảy ra do đâm va giữa tàu biển với tàu biển, tàu biển với tàu sông, tàu biển với thủy phi cơ hoặc với các phương tiện thủy khác.

4. Khi xảy ra tai nạn, thuyền trưởng của tàu liên quan đến tai nạn 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. Chủ tàu không chịu trách nhiệm về việc thuyền trưởng không thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản này.

5. Ngay sau khi đâm va, thuyền trưởng tàu thuyền liên quan đến tai nạn đâm va hàng hải có nghĩa vụ trao đổi cho nhau biết tên tàu, hô hiệu, nơi đăng ký, cảng rời cuối cùng và cảng định đến.

6. Chủ tàu không chịu trách nhiệm về việc thuyền trưởng không thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 4 và khoản 5 Điều này.

7. Các quy định của Mục 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 hàng hải trực tiếp.

### Điều 272. Điều tra tai nạn

1. Tai nạn hàng hải, tai nạn giao thông đường thủy nội địa không bao gồm hành vi cố ý gây thiệt hại đối với con người, tàu thuyền, kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa hoặc môi trường.

2. Điều tra tai nạn hàng hải nhằm xác định điều kiện, hoàn cảnh, nguyên nhân hoặc những khả năng có thể là nguyên nhân gây ra tai nạn để đề ra biện pháp phòng ngừa tai nạn tương tự; điều tra tai nạn hàng hải không xác định trách nhiệm hay nghĩa vụ pháp lý của các bên.

3. Cảng vụ hàng hải thực hiện điều tra tai nạn hàng hải xảy ra tại cảng biển và khu vực quản lý được giao; Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam thực hiện điều tra hoặc giao Cảng vụ hàng hải điều tra tai nạn hàng hải xảy ra ngoài vùng nước cảng biển hoặc phối hợp điều tra tai nạn của tàu biển Việt Nam ở nước ngoài. Trong quá trình điều tra tai nạn hàng hải, tai nạn giao thông đường thủy nội địa, nếu phát hiện có dấu hiệu cấu thành tội phạm thì chuyển hồ sơ cho cơ quan điều tra có thẩm quyền.

4. Cơ quan công an thực hiện điều tra tai nạn giao thông đường thủy nội địa. Cảng vụ đường thủy nội địa phối hợp với cơ quan chức năng trong công tác điều tra tai nạn đường thuỷ nội địa hoặc thực hiện điều tra tai nạn hàng hải xảy ra tại khu vực quản lý khi được cấp thẩm quyền giao.

5. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết việc báo cáo, điều tra tai nạn hàng hải; Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường thủy nội địa của lực lượng Cảnh sát giao thông.

**Điều 273. Nguyên tắc xác định lỗi và bồi thường tổn thất trong tai nạn đâm va hàng hải**

1. Tàu có lỗi gây ra tai nạn đâm va hàng hải là tàu gây ra sự đâm va do có hành động hoặc sự sơ suất trong việc trang bị, điều khiển, quản lý tàu; trong việc chấp hành quy tắc phòng ngừa đâm va trên biển và quy định bảo đảm an toàn hàng hải; do không thực hiện những tập quán nghề nghiệp cần thiết.

2. Tàu có lỗi gây ra tai nạn đâm va hàng hải phải bồi thường tổn thất về tàu, người và tài sản liên quan đến tai nạn đâm va đó. Trường hợp có hai hoặc nhiều tàu cùng có lỗi trong một tai nạn đâm va hàng hải thì trách nhiệm bồi thường được phân bổ tùy theo mức độ lỗi của mỗi bên; nếu mức độ lỗi bằng nhau hoặc khi không xác định cụ thể mức độ lỗi của mỗi bên thì trách nhiệm bồi thường được phân bổ đều cho tất cả các bên.

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 hàng hải.

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 hàng hải khi đang làm nhiệm vụ ở vùng diễn tập quân sự và vùng cấm hoạt động hàng hải đã được công bố, nhưng thuyền trưởng vẫn phải thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 4 Điều 271 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 hàng hải được quyền tự thỏa thuận để xác định mức độ lỗi và trách nhiệm bồi thường tổn thất xảy ra đối với tai nạn đâm va hàng hải đó; nếu không thỏa thuận được thì có quyền khởi kiện tại Trọng tài hoặc Tòa án có thẩm quyền.

7. Trường hợp tai nạn đâm va hàng hải xảy ra do các nguyên nhân bất khả kháng, ngẫu nhiên hoặc khi không xác định được tàu có lỗi thì thiệt hại của tàu nào tàu đó chịu, kể cả trường hợp tàu đang được neo, buộc hoặc cập mạn một tàu khác thì xảy ra đâm va.

8. Các quy định liên quan đến tai nạn đâm va hàng hải được áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động.

**Điều 274. Kháng nghị hàng hải và kháng nghị đường thủy**

1. Kháng nghị hàng hải là văn bản do thuyền trưởng hoặc người chỉ huy cao nhất trên tàu thuyền lập, công bố hoàn cảnh tàu biển gặp phải và những biện pháp thuyền trưởng hoặc người chỉ huy cao nhất trên tàu thuyền đã áp dụng để khắc phục hoàn cảnh đó, hạn chế tổn thất xảy ra, bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho chủ tàu và những người có liên quan.

2. Kháng nghị đường thủy nội địa là văn bản do thuyền trưởng hoặc người lái phương tiện hoặc người chỉ huy cao nhất trên tàu thuyền lập, công bố hoàn cảnh tàu sông gặp phải và những biện pháp thuyền trưởng hoặc người lái phương tiện hoặc người chỉ huy cao nhất trên tàu thuyền đã áp dụng để khắc phục hoàn cảnh đó, hạn chế tổn thất xảy ra, bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho chủ tàu và những người có liên quan.

3. Khi tàu thuyền, người hoặc hàng hóa vận chuyển trên tàu thuyền bị tổn thất hoặc nghi ngờ có tổn thất do gặp tai nạn, sự cố thì thuyền trưởng hoặc người lái phương tiện hoặc người chỉ huy cao nhất trên tàu thuyền lập kháng nghị hàng hải hoặc kháng nghị đường thủy nội địa, trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền để xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải, trình kháng nghị đường thủy.

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. Thuyền trưởng, người lái phương tiện có quyền lập kháng nghị hàng hải, kháng nghị đường thủy nội địa bổ sung nếu thấy cần thiết và trình cho cơ quan có thẩm quyền xác nhận.

6. Bộ Xây dựng quy định thủ tục trình và xác nhận kháng nghị hàng hải, kháng nghị đường thủy.

## Mục 3

## TÌM KIẾM CỨU NẠN, CỨU HỘ TÀU THUYỀN, ỨNG PHÓ SỰ CỐ KHẨN CẤP TRONG HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI VÀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

### Điều 275. Tìm kiếm cứu nạn trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa

1. Tìm kiếm cứu nạn hàng hải và đường thủy nội địa là hoạt động nhân đạo, sử dụng lực lượng, phương tiện, trang thiết bị để cứu người bị nạn trên biển, vùng nước cảng biển, đường thủy, vùng nước cảng, bến thủy nội địa.

Nhà nước thiết lập và bảo đảm ngân sách duy trì hệ thống phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải và đường thủy, lực lượng chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn, lực lượng kiêm nhiệm phòng, chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn hàng hải theo quy định pháp luật của Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

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

Tàu thuyền và thủy phi cơ khi phát hiện hay nhận được tín hiệu cấp cứu của người hoặc tàu khác gặp nạn trên biển, vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa nếu điều kiện thực tế cho phép và không gây nguy hiểm nghiêm trọng cho tàu và những người đang ở trên tàu của mình thì phải bằng mọi cách tiến hành cứu giúp người gặp nạn, kể cả việc phải đi chệch khỏi hành trình đã định và phải kịp thời thông báo cho tổ chức, cá nhân liên quan biết.

3. Lực lượng chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn và lực lượng kiêm nhiệm phòng, chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn hàng hải phải sẵn sàng tổ chức và phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn kịp thời đối với người gặp nạn trong vùng tìm kiếm, cứu nạn do mình phụ trách và được quyền huy động người, phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn.

4. Hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng hải và đường thủy, cơ chế phối hợp, trách nhiệm của các đơn vị, tổ chức, cá nhân liên quan, chế độ, chính sách đối với lực lượng chuyên ngành, lực lượng trực tiếp tham gia tìm kiếm cứu nạn, tìm kiếm cứu nạn hàng hải và các tổ chức, cá nhân được huy động tham gia tìm kiếm cứu nạn hàng hải và đường thủy nội địa thực hiện theo quy định của Chính phủ.

### Điều 276. 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 hoặc thỏa thuận cứu hộ khác giữa các bên.

2. Hợp đồng cứu hộ hàng hải và đường thủy nội địa là hợp đồng được giao kết giữa người cứu hộ và người được cứu hộ về việc thực hiện cứu hộ. 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. Hợp đồng cứu hộ hàng hải được giao kết bằng hình thức do các bên thỏa thuận.

3. 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.

4. 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.

**Điều 277. 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 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 278. Tiền công cứu hộ**

1. Tiền công cứu hộ được thỏa thuận trong hợp đồng, nhưng phải hợp lý và không được vượt quá giá trị của tàu thuyền hoặc tài sản được cứu hộ. Giá trị của tàu thuyền hoặc tài sản cứu được là giá trị thực tế tính tại nơi để tàu thuyền, tài sản sau khi được cứu hộ hoặc tiền bán, định giá tài sản, sau khi đã trừ chi phí gửi, bảo quản, tổ chức bán đấu giá và chi phí liên quan khác. Tàu thuyền hoặc tài sản cứu được có thể bị giữ để bảo đảm việc thanh toán tiền công cứu hộ và các chi

phí khác liên quan đến việc định giá, tổ chức bán đấu giá. Người cứu hộ không được thực hiện quyền giữ tàu thuyền hoặc tài sản cứu được, khi đã được chủ tàu hoặc chủ tài sản đó bảo đảm thỏa đáng đối với khiếu kiện đòi thanh toán tiền công cứu hộ, bao gồm cả lợi nhuận và các chi phí liên quan.

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

a) Giá trị của tàu thuyền và tài sản cứu được;

b) Kỹ năng và nỗ lực của người cứu hộ trong việc ngăn ngừa hoặc giảm thiểu thiệt hại ô nhiễm môi trường;

c) Hiệu quả cứu hộ của người cứu hộ;

d) Tính chất và mức độ nguy hiểm của tai nạn;

đ) Kỹ năng và nỗ lực của người cứu hộ trong việc cứu hộ tàu thuyền, người và tài sản trên tàu thuyền;

e) Thời gian, chi phí và các tổn thất liên quan của người cứu hộ;

g) Rủi ro về trách nhiệm và rủi ro khác đối với người cứu hộ hoặc thiết bị cứu hộ;

h) Tính kịp thời của hoạt động cứu hộ do người cứu hộ thực hiện;

i) Tính sẵn sàng, năng lực của tàu và các thiết bị khác sử dụng trong việc cứu hộ;

k) Tính sẵn sàng, hiệu quả và giá trị của các thiết bị cứu hộ.

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

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

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

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

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

5. Quyền hưởng tiền công cứu hộ:

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

b) Tiền công cứu hộ được trả cả trong trường hợp người cứu hộ có hành động trực tiếp hoặc gián tiếp giúp người được cứu hộ bảo vệ các quyền lợi liên quan

đến giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý; cứu hộ tàu thuyền thuộc cùng một chủ tàu.

6. Tiền công đặc biệt trong cứu hộ hàng hải

a) Trường hợp người cứu hộ đã thực hiện hoạt động cứu hộ liên quan đến tàu thuyền hoặc hàng hóa trên tàu thuyền đe dọa gây thiệt hại cho môi trường mà không được hưởng số tiền công quy định tại điểm a, điểm b khoản 5 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 điểm a 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 điểm h, i, k 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 Điều này và là phần chênh lệch giữa khoản tiền công đặc biệt và tiền công cứu hộ;

đ) 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.

9. Các quy định của Điều 276, Điều 277, Điều 278 này được áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ.

**Điều 279. Phòng ngừa, ứng phó, khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy**

1. Phòng ngừa, ứng phó, khắc phục hậu quả thiên tai là hoạt động khẩn cấp nhằm bảo đảm an toàn cho người, phương tiện, hàng hóa và kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa khi thiên tai đang xảy ra hoặc có nguy cơ trực tiếp xảy ra.

2. Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam tổ chức hoạt động phòng ngừa, ứng phó, khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địabảo đảm phù hợp với đặc thù hoạt động, kết cấu hạ tầng và điều kiện khai thác hàng hải, đường thủy nội địa.

3. Hoạt động phòng ngừa, ứng phó, khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa thực hiện theo quy định của pháp luật.

**Điều 280. Ứng phó sự cố tràn dầu**

1. Ứng phó sự cố tràn dầu trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa là các hoạt động sử dụng lực lượng, phương tiện, thiết bị, vật tư nhằm xử lý kịp thời, loại trừ hoặc hạn chế tối đa nguồn dầu tràn ra môi trường hàng hải và đường thủy.

2. Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam tổ chức tiếp nhận, truyền phát, báo cáo kịp thời đến cấp có thẩm quyền thông tin liên quan về sự cố tràn dầu và tổ chức thống kê lực lượng, phương tiện, trang thiết bị sẵn sàng tham gia hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu theo yêu cầu của cấp có thẩm quyền.

3. Hoạt động ứng phó, việc phân định trách nhiệm tài chính giữa nhà nước và các tổ chức, cá nhân liên quan đến sự cố tràn dầu trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa thực hiện theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

## Chương XVI

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

**Điều 281. 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 282 của Bộ luật này.

2. Quyền được giới hạn trách nhiệm dân sự của chủ tàu cũng áp dụng theo nguyên tắc tương tự đối với người cứu hộ, người khai thác tàu, người thuê tàu và người quản lý tàu mà chủ tàu hoặc những người đó phải chịu trách nhiệm về hành động, sự sơ suất hoặc sai lầm của mình.

3. Trong trường hợp người được bảo hiểm có quyền giới hạn trách nhiệm của mình đối với các khiếu nại hàng hải thì người bảo hiểm chịu trách nhiệm đối với các khiếu nại hàng hải đó cũng có quyền được giới hạn trách nhiệm của mình tương tự như người được bảo hiểm.

4. Việc sử dụng quyền giới hạn trách nhiệm không có nghĩa là người được quyền giới hạn trách nhiệm đã thừa nhận mọi trách nhiệm về mình.

5. Người quy định tại khoản 1, 2, 3 Điều này không được quyền giới hạn trách nhiệm nếu chứng minh được tổn thất là hậu quả của hành vi hoặc thiếu sót do chính người đó thực hiện với ý định gây ra tổn thất hoặc một cách liều lĩnh và biết rằng tổn thất có thể xảy ra.

**Điều 282. Các khiếu nại hàng hải áp dụng giới hạn trách nhiệm dân sự**

1. Khiếu nại về chết, bị thương hoặc các tổn hại khác về sức khỏe con người; mất mát, hư hỏng đối với tài sản, kể cả hư hỏng công trình cảng, vùng neo đậu, luồng hàng hải, hệ thống trợ giúp hàng hải, đã xảy ra trên tàu biển hoặc có liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển hoặc hoạt động cứu hộ và những tổn thất là hậu quả phát sinh từ các hoạt động đó.

2. Khiếu nại về tổn thất là hậu quả từ việc chậm trễ trong quá trình vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý bằng đường biển.

3. Khiếu nại về những tổn thất khác là hậu quả từ vi phạm quyền lợi ngoài hợp đồng đã xảy ra có liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển hoặc hoạt động cứu hộ.

4. Khiếu nại về việc trục vớt, di chuyển, phá bỏ hoặc làm vô hại tàu biển bị chìm đắm, phá hủy hoặc bị bỏ lại, kể cả các tài sản hiện còn hoặc đã từng ở trên tàu.

5. Khiếu nại về việc di chuyển, tiêu hủy hoặc làm cho vô hại hàng hóa vận chuyển trên tàu biển.

6. Khiếu nại của người không phải là người chịu trách nhiệm dân sự về những biện pháp mà người này đã thực hiện để ngăn ngừa hoặc hạn chế các tổn thất mà người chịu trách nhiệm dân sự có quyền giới hạn trách nhiệm của mình và những tổn thất phát sinh thêm từ việc thực hiện các biện pháp đó.

**Điều 283. Các khiếu nại hàng hải không áp dụng giới hạn trách nhiệm dân sự**

1. Khiếu nại về tiền công cứu hộ hoặc chi phí đóng góp tổn thất chung.

2. Khiếu nại về thiệt hại do ô nhiễm dầu.

3. Khiếu nại về thiệt hại do ô nhiễm phóng xạ hạt nhân.

4. Khiếu nại của những người làm công cho chủ tàu, cho người cứu hộ mà nhiệm vụ của họ có liên quan đến hoạt động của tàu biển hoặc đến hoạt động cứu hộ; khiếu nại của những người thừa kế của họ, những người mà họ có trách nhiệm nuôi dưỡng hoặc của người khác được quyền khiếu nại tương tự, nếu theo luật điều chỉnh hợp đồng lao động giữa chủ tàu hoặc người cứu hộ với những người này, chủ tàu hoặc người cứu hộ không được phép giới hạn trách nhiệm dân sự đối với những khiếu nại đó hay chỉ được giới hạn trách nhiệm dân sự ở mức cao hơn so với mức giới hạn quy định tại Điều 284 của Bộ luật này.

**Điều 284. 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 hành khách chết, bị thương hoặc bị tổn hại khác về sức khỏe và mất mát, hư hỏng hành lý được vận chuyển bằng đường biển áp dụng theo quy định tại Điều 154 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) Đối với tàu biển không quá 300 GT, giới hạn trách nhiệm là 167.000 đơn vị tính toán;

b) Đối với tàu biển từ 300 GT đến 500 GT, giới hạn trách nhiệm là 500.000 đơn vị tính toán.

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:

Đối với phần dung tích từ 501 đến 2.000 GT, cộng thêm 1.000 đơn vị tính toán cho mỗi GT;

Đối với phần dung tích từ 2.001 đến 30.000 GT, cộng thêm 800 đơn vị tính toán cho mỗi GT;

Đối với phần dung tích từ 30.001 đến 70.000 GT, cộng thêm 600 đơn vị tính toán cho mỗi GT;

Đối với phần dung tích vượt quá 70.000 GT, cộng thêm 400 đơn vị tính toán cho mỗi GT.

3. Mức giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải khác được quy định như sau:

a) Đối với tàu biển không quá 300 GT, giới hạn trách nhiệm dân sự là 83.000 đơn vị tính toán;

b) Đối với tàu biển từ trên 300 GT đến 500 GT, giới hạn trách nhiệm dân sự là 250.000 đơn vị tính toán.

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:

Đối với phần dung tích từ 501 đến 2.000 GT, cộng thêm 500 đơn vị tính toán cho mỗi GT;

Đối với phần dung tích từ 2.001 đến 30.000 GT, cộng thêm 400 đơn vị tính toán cho mỗi GT;

Đối với phần dung tích từ 30.001 đến 70.000 GT, cộng thêm 300 đơn vị tính toán cho mỗi GT;

Đối với phần dung tích vượt quá 70.000 GT, cộng thêm 200 đơn vị tính toán cho mỗi GT.

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. Giới hạn trách nhiệm đối với thương tật thân thể hoặc tử vong của hành khách trong vận chuyển hành khách bằng đường biển được tính bằng cách lấy sức chứa hành khách quy định trong giấy chứng nhận của tàu nhân với 175.000 đơn vị tính toán.

8. 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.

9. Mức giới hạn trách nhiệm dân sự quy định tại Điều này được chuyển đổi thành tiền Việt Nam theo tỷ giá hối đoái do Ngân hàng Nhà nước công bố tại thời điểm thanh toán.

**Điều 285. 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 284 của Bộ luật này cộng với lãi suất kể từ ngày xảy ra vụ việc dẫn đến khiếu nại hàng hải cho tới ngày lập Quỹ bảo đảm bồi thường.

2. Quỹ bảo đảm bồi thường chỉ để giải quyết cho những người khiếu nại hàng hải theo tỷ lệ tương ứng giữa các khiếu nại hàng hải đã xác lập so với tổng giá trị Quỹ bảo đảm bồi thường.

3. Quỹ bảo đảm bồi thường được lập bằng cách chủ tàu ký quỹ hoặc bằng hình thức bảo đảm tài chính khác được Tòa án đã thụ lý vụ việc chấp thuận.

4. Sau khi Quỹ bảo đảm bồi thường được lập, không ai có quyền xâm phạm quyền lợi hoặc tài sản của người có trách nhiệm bồi thường. Tòa án có quyền ra lệnh giải phóng tài sản đã bị giữ của người có trách nhiệm bồi thường hoặc chấm dứt các bảo đảm tương tự mà người có trách nhiệm bồi thường đã cung cấp.

5. Trường hợp trước khi Quỹ bảo đảm bồi thường được phân bổ và người có trách nhiệm bồi thường hoặc những người khác được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự theo quy định của Bộ luật này đã thực hiện giải quyết khiếu nại hàng hải

thuộc phạm vi Quỹ bảo đảm bồi thường phải chi trả thì những người này được hưởng mọi quyền lợi từ Quỹ bảo đảm bồi thường đối với khiếu nại hàng hải đã giải quyết, trong phạm vi tổng số tiền đã trả theo nguyên tắc thế quyền.

6. Việc lập Quỹ bảo đảm bồi thường không có nghĩa là chủ tàu đã thừa nhận mọi trách nhiệm về mình.

## Chương XVII
## TẠM GIỮ TÀU BIỂN, TÀU SÔNG, BẮT GIỮ TÀU BIỂN
### Mục 1
### TẠM GIỮ TÀU BIỂN, TÀU SÔNG

**Điều 286. Tạm giữ tàu biển, tàu sông**

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

1. Đang trong quá trình điều tra tai nạn hàng hải, điều tra tai nạn giao thông đường thủy, điều tra tai nạn lao động hàng hải mà việc tạm giữ là cần thiết để phục vụ công tác điều tra.

2. Có hành vi vi phạm pháp luật thuộc trường hợp bị tạm giữ theo quy định của pháp luật.

**Điều 287. Thẩm quyền tạm giữ và thời hạn tạm giữ tàu biển, tàu sông**

1. Giám đốc Cảng vụ hàng hải hoặc Giám đốc Cảng vụ đường thủy nội địa có quyền tạm giữ tàu biển, tàu sông trong trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 286 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 hoặc điều tra tai nạn giao thông đường thủy nội địa hoặc điều tra tai nạn lao động hàng hải thì Giám đốc Cảng vụ hàng hải hoặc Giám đốc Cảng vụ đường thủy nội địa báo cáo Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam xem xét, quyết định gia hạn tạm giữ nhưng không quá 05 ngày; trường hợp tai nạn xảy ra ngoài vùng nước cảng biển hoặc ngoài vùng nước thủy nội địa thì thời gian gia hạn tạm giữ tàu biển, tàu sông do Bộ trưởng Bộ Xây dựng xem xét, quyết định.

Việc điều tra tai nạn hàng hải, điều tra tai nạn giao thông đường thủy, điều tra tai nạn lao động 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.

Trường hợp tàu biển, tàu sông liên quan đến vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa đang thuộc thẩm quyền điều tra, giải quyết của cơ quan Công an thì việc tạm giữ, quản lý và xử lý tàu biển, tàu sông thực hiện theo quy định của pháp luật có liên quan; Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa có trách nhiệm phối hợp với cơ quan Công an trong việc bảo đảm an toàn hàng hải, an toàn đường thủy nội địavà các nội dung khác theo quy định của pháp luật.

2. Thẩm quyền và thời hạn tạm giữ tàu biển quy định tại khoản 2 Điều 286 của Bộ luật này theo quy định của pháp luật.

3. 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 288. Thủ tục tạm giữ tàu biển, tàu sông**

1. Giám đốc Cảng vụ hàng hải hoặc Giám đốc Cảng vụ đường thủy nội địa ra quyết định tạm giữ tàu biển, tàu sông đối với các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 286 của Bộ luật này.

2. Chính phủ quy định chi tiết thủ tục tạm giữ tàu biển, tàu sông để điều tra tai nạn hàng hải, điều tra tai nạn giao thông đường thủy, điều tra tai nạn lao động hàng hải.

**Điều 289. Khiếu nại và giải quyết khiếu nại quyết định tạm giữ tàu biển, tàu sông**

1. Thuyền trưởng hoặc chủ tàu, người khai thác tàu, chủ phương tiện, người lái phương tiện có quyền khiếu nại quyết định tạm giữ tàu biển, tàu sông.

2. Trình tự, thủ tục giải quyết khiếu nại thực hiện theo quy định của pháp luật về khiếu nại.

## Mục 2
## BẮT GIỮ TÀU BIỂN

**Điều 290. 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 291. Thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển**

1. Tòa án nhân dân khu vực nơi có cảng mà tàu biển bị yêu cầu bắt giữ đang hoạt động hàng hải có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển.

Trường hợp cảng có nhiều bến cảng tại địa phận các xã, phường, đặc khu thuộc phạm vi thẩm quyền theo lãnh thổ của các Tòa án nhân dân khu vực khác nhau thì Tòa án nhân dân khu vực nơi có bến cảng mà tàu biển bị yêu cầu bắt giữ đang hoạt động hàng hải có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển đó.

2. Tòa án nhân dân đang giải quyết vụ án dân sự, Tòa án nhân dân khu vực nơi Hội đồng Trọng tài thụ lý vụ tranh chấp có thẩm quyền quyết định áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời bắt giữ tàu biển.

Quyết định bắt giữ tàu biển của Tòa án được giao cho cảng vụ hai bản, một bản để thực hiện và một bản để cảng vụ giao cho thuyền trưởng tàu bị bắt giữ để thực hiện.

3. Chánh án Tòa án nhân dân cấp tỉnh xem xét, quyết định Tòa án có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển trong trường hợp có tranh chấp về thẩm quyền

giữa các Tòa án nhân dân khu vực trong cùng một tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.

Chánh án Tòa án nhân dân tối cao xem xét, quyết định Tòa án có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển trong trường hợp có tranh chấp về thẩm quyền giữa các Tòa án nhân dân khu vực thuộc các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương khác nhau.

4. Thủ tục bắt giữ tàu biển được thực hiện theo quy định của Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

**Điều 292. 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 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 293. 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 cam kết bảo lãnh của tổ chức tín dụng, chi nhánh ngân hàng nước ngoài hoặc của cá nhân, cơ quan, tổ chức khác theo quy định của pháp luật;

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.

**Điều 294. Nghĩa vụ của chủ tài sản trong thời gian tàu biển bị bắt giữ**

1. Chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu có trách nhiệm cung cấp kinh phí bảo đảm duy trì hoạt động an toàn của tàu biển bị bắt giữ.

2. Trường hợp chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu không cung cấp hoặc không còn khả năng cung cấp kinh phí duy trì hoạt động an toàn của tàu biển, thuyền trưởng, đại lý của chủ tàu có trách nhiệm áp dụng biện pháp cần thiết bảo đảm duy trì hoạt động an toàn của tàu biển bị bắt giữ.

3. Trường hợp cơ quan thực hiện việc bắt giữ tàu biển cung cấp tài chính duy trì hoạt động an toàn của tàu biển, chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu có trách nhiệm thanh toán mọi chi phí liên quan đến việc duy trì hoạt động của tàu biển trong thời gian bị bắt giữ cho cơ quan thực hiện việc bắt giữ tàu biển nếu yêu cầu bắt giữ tàu biển là đúng.

**Điều 295. 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.

**Điều 296. 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 Điều 297, Điều 298, Điều 299, Điều 300, Điều 301, Điều 302 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 297. 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 51 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.

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 291 của Bộ luật này quyết định bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải.

**Điều 298. 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 297 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.

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 299. 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.

**Điều 300. 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.

**Điều 301. 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 300 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.

**Điều 302. 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;

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 Điều 297, Điều 298, Điều 299, Điều 300, Điều 301, Điều 302 của Bộ luật này.

## Chương XVIII

## QUY ĐỊNH VỀ XỬ LÝ TÀI SẢN CHÌM ĐẮM

**Điều 303. Tài sản chìm đắm**

1. Tài sản chìm đắm là tàu thuyền, hàng hóa hoặc vật thể khác chìm đắm, mắc cạn hoặc trôi nổi trong vùng nước cảng biển, vùng nước thủy nội địa, vùng

biển Việt Nam hoặc dạt vào bờ biển Việt Nam. Tài sản chìm đắm bao gồm cả tàu thuyền sắp chìm đắm hoặc mắc cạn hoặc có nguy cơ sẽ chìm đắm, mắc cạn do chủ tàu chưa có biện pháp cứu hộ hiệu quả.

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, hoạt động đường thủy, đe dọa tính mạng và sức khỏe con người, ảnh hưởng đến tài nguyên, gây ô nhiễm môi trường.

3. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm có nghĩa vụ trục vớt tài sản chìm đắm và chịu mọi chi phí liên quan đến việc trục vớt, trừ trường hợp quy định tại khoản 4 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 quyết định việc trục vớt tài sản đó.

4. 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

5. 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 của Chính phủ và tài sản chìm đắm đó đương nhiên trở thành tài sản của Nhà nước Việt Nam. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm gây nguy hiểm bị mất quyền sở hữu quy định tại khoản này vẫn phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại và bị xử phạt theo quy định của pháp luật.

6. Trường hợp tài sản chìm đắm gây ô nhiễm môi trường, chủ tài sản chìm đắm phải áp dụng mọi biện pháp phòng ngừa, hạn chế thiệt hại xảy ra và bồi thường thiệt hại ô nhiễm môi trường.

**Điều 304. 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 cơ quan nhà nước có thẩm quyền nơi gần nhất biết sự cố, tai nạn 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.

2. 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 5 Điều 303 của Bộ luật này.

3. Đối với tài sản chìm đắm là tàu thuyền, hàng hóa hoặc vật thể khác từ tàu thuyền gây ách tắc luồng hàng hải, tuyến đường thủy nội địa, chủ tàu phải có trách nhiệm kịp thời lập và triển khai ngay Phương án trục vớt, di dời chướng ngại vật gây cản trở hoạt động của tàu thuyền trên luồng.

Trường hợp chủ tàu không thực hiện hoặc thực hiện chậm trễ gây nguy hiểm cho hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa thì cơ quan nhà nước có thẩm quyền

quyết định việc trục vớt tài sản đó và chủ tàu phải chịu chi phí liên quan; cơ quan nhà nước quyết định trục vớt tài sản có quyền yêu cầu hoặc khởi kiện trực tiếp người bảo hiểm cho trách nhiệm của chủ tàu về tài chính phục vụ hoạt động trục vớt tài sản chìm đắm.

4. 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 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.

5. 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 4 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* 307** của Bộ luật này.

6. 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 305. Thời hạn thông báo và trục vớt tài sản chìm đắm**

Trừ trường hợp quy định tại Điều 304 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 310 của Bộ luật này về việc trục vớt và dự kiến thời hạn kết thúc trục vớt.

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 310 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 306. Quyền ưu tiên trục vớt tài sản chìm đắm**

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 307. 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 304 và Điều 305 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 310 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.

**Điều 308. 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 310 của Bộ luật này về thời điểm, địa điểm và các sự kiện liên quan khác; bảo vệ tài sản đó đến khi 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 4 và khoản 5 Điều 304 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 310 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 310 của Bộ luật này có quyền xử lý tài sản theo quy định tại khoản 5 Điều 304 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 309. 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 308 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.

**Điều 310. Thẩm quyền xử lý tài sản chìm đắm**

1. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền chịu trách nhiệm tổ chức xử lý tài sản chìm đắm theo quy định của pháp luật.

2. Thẩm quyền, trình tự, thủ tục xử lý tài sản chìm đắm; trách nhiệm phối hợp giữa các Bộ, cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân các cấp và cơ quan, tổ chức có liên quan trong việc xử lý tài sản chìm đắm thực hiện theo quy định của Chính phủ.

## Chương XIX

## PHƯƠNG THỨC GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP TRONG HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI

**Điều 311. Tranh chấp hàng hải**

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

**Điều 312. 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 313. Giải quyết tranh chấp hàng hải có ít nhất một bên là tổ chức, cá nhân nước ngoài**

1. Trường hợp hợp đồng có ít nhất một bên là tổ chức, cá nhân nước ngoài thì các bên tham gia hợp đồng có thể thỏa thuận đưa tranh chấp ra giải quyết tại Trọng tài hoặc Tòa án ở nước ngoài.

2. Trường hợp các bên liên quan đến tranh chấp hàng hải đều là tổ chức, cá nhân nước ngoài và có thỏa thuận bằng văn bản giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài Việt Nam thì Trọng tài Việt Nam có quyền giải quyết đối với tranh chấp hàng hải đó, ngay cả khi nơi xảy ra tranh chấp ngoài lãnh thổ Việt Nam.

3. Tranh chấp hàng hải quy định tại khoản 2 Điều này cũng có thể được giải quyết tại Tòa án Việt Nam nếu căn cứ xác lập, thay đổi, chấm dứt quan hệ giữa các bên liên quan đến tranh chấp hàng hải theo pháp luật Việt Nam hoặc tài sản liên quan đến quan hệ đó ở Việt Nam.

# Chương XX

# QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC CHUYÊN NGÀNH HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

## Điều 314. Nội dung quản lý nhà nước về hàng hải và đường thủy nội địa

1. Quản lý nhà nước về hàng hải và đường thuỷ nội địa bao gồm các nội dung sau đây:

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

b) Ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật; xây dựng, đề nghị công bố tiêu chuẩn quốc gia; ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành hàng hải, đường thủy nội địa;

c) Tổ chức quản lý việc đầu tư xây dựng, khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn;

d) Quản lý công nghiệp hàng hải;

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

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

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

h) Quản lý hoạt động khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy; 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;

i) Quản lý giá, phí và lệ phí trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa;

k) 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; công tác bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa;

l) Hợp tác quốc tế về hàng hải và đường thủy nội địa;

m) 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.

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

3. Bộ Xây dựng là đầu mối giúp Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải, đường thuỷ nội địa và thực hiện các nhiệm vụ sau đây:

a) Giao cơ quan trực thuộc thực hiện các chức năng của cơ quan chuyên môn về xây dựng theo quy định của Luật Xây dựng đối với các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải trên toàn quốc và kết cấu hạ tầng đường thuỷ nội địa trong phạm vi quản lý;

b) Quản lý nhà nước đối với việc bảo đảm an toàn hàng hải, đường thuỷ nội địa;

c) Quản lý tàu biển, tàu sông, thiết bị, loại hình vận tải sử dụng vào hoạt động hàng hải, đường thuỷ nội địa.

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

5. Bộ Công an chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng, Bộ Nông nghiệp và Môi trường thực hiện các biện pháp bảo vệ trật tự, an toàn giao thông đường thuỷ nội địa; tổ chức lực lượng Cảnh sát đường thuỷ tuần tra, kiểm soát, xử lý hành vi vi phạm pháp luật trên đường thuỷ nội địa đối với người, phương tiện tham gia giao thông dường thuỷ nội địa và phòng ngừa, đấu tranh với các loại tội phạm, các hành vi vi phạm pháp luật khác trên đường thuỷ nội địa theo quy định của pháp luật; thống kê, cung cấp dữ liệu về tai nạn giao thông đường thuỷ nội địa.

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; 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.

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

a) Thực hiện quản lý nhà nước về đường thủy nội địa tại địa phương;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về đường thủy nội địa đối với tuyến đường thuỷ nội địa quốc gia trên địa bàn địa phương theo quy định của Chính phủ, trừ nhiệm vụ lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch ngành quốc gia;

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

d) Cảng vụ đường thủy nội địa trực thuộc Sở chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về đường thủy nội địa đối với cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và khu vực quản lý được giao tại địa phương.

**Điều 315. Nhà chức trách hàng hải Việt Nam**

1. Nhà chức trách hàng hải Việt Nam là cơ quan thuộc Bộ Xây dựng, thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hàng hải; đại diện nhà nước thi hành các quyền và nghĩa vụ của quốc gia ven biển, quốc gia tàu mang cờ và quốc gia cảng biển; bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường bảo đảm tuân thủ các quy định pháp luật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Người đứng đầu Nhà chức trách hàng hải Việt Nam tổ chức thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng hải Việt Nam.

3. Cảng vụ hàng hải là cơ quan trực thuộc Nhà chức trách hàng hải Việt Nam được thành lập để thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng hải Việt Nam tại vùng nước cảng biển và khu vực quản lý được giao.

Việc công bố vùng nước cảng biển, khu vực hàng hải và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải và ban hành nội quy cảng biển khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

4. Nhà chức trách hàng hải Việt Nam và các Cảng vụ Hàng hải được bảo đảm về tổ chức bộ máy, nhân sự, cơ sở vật chất, trang thiết bị và các điều kiện hoạt động cần thiết khác nhằm bảo đảm năng lực thực thi công vụ, đáp ứng yêu cầu về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải theo tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) và phù hợp với quy mô phát triển của ngành hàng hải Việt Nam theo quy định của Chính phủ.

Công chức, viên chức và người lao động thuộc Nhà chức trách hàng hải Việt Nam và các Cảng vụ hàng hải được cấp phát, sử dụng trang phục công tác, phù hiệu, biển hiệu trong quá trình thực thi nhiệm vụ quản lý nhà nước theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

5. Nguồn kinh phí thực thi nhiệm vụ của Nhà chức trách hàng hải Việt Nam và các Cảng vụ hàng hải được bảo đảm từ các nguồn sau đây:

a) Ngân sách nhà nước cấp cho chi thường xuyên và chi đầu tư phát triển theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước;

b) Phần phí thu được để lại theo quy định của Chính phủ;

c) Các nguồn kinh phí hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

**Điều 316. Hoạt động phối hợp quản lý nhà nước tại cảng biển, cảng thuỷ nội địa**

1. Cảng vụ hàng hải và các cơ quan khác tại cảng biển, cảng thuỷ nội địa, bến thuỷ nội địa thực hiện các hoạt động nghiệp vụ và phối hợp giải quyết các vấn đề phát sinh, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, bảo đảm an toàn, an

ninh, chất lượng dịch vụ và hoạt động bình thường của cảng biển, cảng thuỷ nội địa.

2. Cảng vụ hàng hải chủ trì, phối hợp hoạt động của các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng biển, cảng thuỷ nội địa, bến thuỷ nội địa; chủ trì các cuộc họp liên ngành giữa các cơ quan quản lý nhà nước và các tổ chức hoạt động tại cảng biển, cảng thuỷ nội địa.

3. Lực lượng Cảnh sát đường thuỷ phối hợp với cảng vụ hàng hải thực hiện công tác kiểm tra, kiểm soát bảo đảm trật tự an toàn giao thông trong khu vực cảng thuỷ nội địa theo phạm vi quản lý được giao.

## CHƯƠNG XXI

## ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

### Điều 317. Hiệu lực thi hành

1. Bộ luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2028.

2. Các Bộ luật, luật sau đây hết hiệu lực kể từ ngày Bộ luật này có hiệu lực thi hành:

a) Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13;

b) Luật Giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11, được sửa đổi, bổ sung bởi 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;

d) Dòng thứ 2, thứ 3 số thứ tự số 6 của Phụ lục số 02 của Luật giá năm 2023 quy định Danh mục hàng hóa, dịch vụ do nhà nước định giá.

### Điều 318. Điều khoản chuyển tiếp

1. Đối với dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển đã được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận đầu tư, cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư hoặc đã đưa vào khai thác trước ngày Bộ luật này có hiệu lực thi hành, thời hạn hoạt động của dự án được xác định theo quyết định, giấy chứng nhận đầu tư hoặc văn bản pháp lý có giá trị tương đương đã được cấp; khi hết thời hạn hoạt động, việc chấm dứt hoạt động và xử lý dự án, tài sản thuộc kết cấu hạ tầng bến cảng biển gắn liền với đất thực hiện theo quy định của Bộ luật này.

2. Đối với cảng thủy nội địa tiếp nhận tàu biển nước ngoài hoặc bến thủy nội địa không thuộc đối tượng tại khoản 7 Điều 17: trước ngày Bộ luật này có hiệu lực thi hành được tiếp tục khai thác theo lộ trình chuyển đổi sang bến cảng biển hoặc cảng thủy nội địa. Chính phủ quy định lộ trình chuyển đổi cảng thủy nội địa tiếp nhận tàu biển nước ngoài sang bến cảng biển hoặc cảng thủy nội địa và bến thủy nội địa sang cảng thủy nội địa.

3. Chính phủ quy định lộ trình rà soát, phân loại và chuyển tuyến đường thủy nội địa quốc gia hiện do trung ương quản lý thành tuyến, luồng hàng hải hoặc chuyển giao cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý; quy định việc bàn giao tài sản

kết cấu hạ tầng, hồ sơ, dữ liệu, nhiệm vụ quản lý, kế hoạch bảo trì và nguồn lực thực hiện, bảo đảm hoạt động quản lý, khai thác, bảo trì được liên tục, không làm gián đoạn giao thông vận tải.

4. Đối với tàu sông mang cấp đăng kiểm VR-SB đang hoạt động trên tuyến vận tải ven biển trước ngày Bộ luật này có hiệu lực thi hành:

a) Kể từ ngày Bộ luật này có hiệu lực thi hành, không thẩm định thiết kế, không giám sát đóng mới, hoán cải và không cấp giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cấp VR-SB đối với tàu sông đóng mới; trường hợp thiết kế đã được thẩm định trước ngày Bộ luật này có hiệu lực thi hành thì được tiếp tục đóng mới và đăng kiểm cấp VR-SB đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2028;

b) Chậm nhất đến ngày 31 tháng 12 năm 2033, chủ tàu phải thực hiện một trong các phương án sau đây: hoán cải, nâng cấp tàu đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tàu biển và đăng ký là tàu biển Việt Nam nếu tiếp tục hoạt động trên biển; đăng ký là tàu sông và chỉ hoạt động trên đường thủy nội địa;

c) Kể từ ngày 31 tháng 12 năm 2033, tàu sông mang cấp đăng kiểm VR-SB chưa thực hiện chuyển đổi theo quy định tại điểm b khoản này không được hoạt động trên biển.

5. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải đang hoạt động trước ngày Bộ luật này có hiệu lực được tiếp tục hoạt động và phải hoàn thành việc sắp xếp tổ chức, cơ cấu sở hữu, điều kiện kinh doanh theo lộ trình và phương án được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt. Chính phủ quy định chi tiết khoản này, bảo đảm cung cấp dịch vụ hoa tiêu liên tục, an toàn và không làm gián đoạn hoạt động hàng hải.

*Bộ luật này được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa..., Kỳ họp thứ...thông qua ngày...tháng...năm....*

**CHỦ TỊCH QUỐC HỘI**
*(Ký và đóng dấu)*

**Trần Thanh Mẫn**