QUỐC HỘI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
_____	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Luật số: 95/2015/QH13	*Hà Nội, ngày 25 tháng 11 năm 2015*

BỘ LUẬT
HÀNG HẢI VIỆT NAM

Căn cứ vào Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Quốc hội ban hành Bộ luật hàng hải 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, bao gồm các quy định về tàu biển, thuyền viên, cảng biển, luồng hàng hải, cảng cạn, vận tải biển, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường, quản lý nhà nước về hàng hải và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu biển vào mục đích kinh tế, văn hóa, xã hội, thể thao, công vụ và nghiên cứu khoa học.

Đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi, cảng quân sự, cảng cá và cảng, bến thủy nội địa chỉ áp dụng trong trường hợp có quy định cụ thể của Bộ luật này.

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

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Bộ luật này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam; tổ chức, cá nhân nước ngoài liên quan đến hoạt động hàng hải tại Việt Nam.

Điều 3. Nguyên tắc áp dụng pháp luật khi có xung đột pháp luật

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

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

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

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

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

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

Điều 4. Giải thích từ ngữ

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

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

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

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

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

5. *Kho chứa nổi* là cấu trúc nổi chuyên dùng để chứa, sơ chế dầu phục vụ thăm dò, khai thác, chế biến dầu khí.

6. *Giàn di động* là cấu trúc nổi chuyên dùng phục vụ thăm dò, khai thác và hoạt động trên biển.

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

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

9. *Vùng nước cảng* là vùng nước được giới hạn để thiết lập vùng nước trước cầu cảng, vùng quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão, vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch, luồng hàng hải và xây dựng các công trình phụ trợ khác.

10. *Bến cảng* là khu vực bao gồm vùng đất và vùng nước thuộc một cảng biển, được xây dựng cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, vùng nước trước cầu cảng, luồng hàng hải và các công trình phụ trợ khác. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

21. *Luồng hàng hải chuyên dùng* là luồng hàng hải được đầu tư xây dựng và quản lý, khai thác phục vụ hoạt động của cảng chuyên dùng.

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

23. *Vận tải biển nội địa* là việc vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý bằng tàu biển mà điểm nhận và điểm trả hàng hóa, hành khách, hành lý thuộc vùng biển Việt Nam.

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

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

Điều 5. Quyền thỏa thuận trong hợp đồng

1. Các bên tham gia trong hợp đồng liên quan đến hoạt động hàng hải có quyền thỏa thuận riêng, nếu Bộ luật này không hạn chế.

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

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

Điều 6. Nguyên tắc hoạt động hàng hải

1. Hoạt động hàng hải phải tuân theo quy định của Bộ luật này, quy định khác của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Hoạt động hàng hải phải bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải; bảo đảm quốc phòng, an ninh; bảo vệ lợi ích, chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

3. Hoạt động hàng hải phải phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển giao thông vận tải.

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

Điều 7. Chính sách của Nhà nước về phát triển hàng hải

1. Nhà nước có chính sách phát triển hàng hải phục vụ phát triển kinh tế biển và bảo vệ tổ quốc.

2. Ưu tiên phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải thông qua chính sách ưu tiên trong quy hoạch cảng biển và thu hút nguồn vốn đầu tư xây dựng, khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải.

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

4. Ưu tiên phát triển nguồn nhân lực hàng hải; phát triển đội ngũ thuyền viên đáp ứng nhu cầu trong nước và quốc tế thông qua các chính sách về đào tạo, huấn luyện thuyền viên; tiêu chuẩn, chế độ lao động của thuyền viên.

5. Tăng cường hợp tác quốc tế, đẩy mạnh việc tham gia các tổ chức quốc tế về hàng hải, ký kết, gia nhập và tổ chức thực hiện các điều ước quốc tế về hàng hải.

6. Khuyến khích nghiên cứu và chuyển giao các ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến, hiện đại trong lĩnh vực hàng hải.

7. Khuyến khích mọi tổ chức, cá nhân đầu tư phát triển đội tàu biển, cảng biển, công nghiệp tàu thủy; tham gia cung cấp dịch vụ công ích trong lĩnh vực hàng hải và thực hiện các hoạt động hàng hải khác theo quy định tại Việt Nam.

Điều 8. Quyền vận tải biển nội địa

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

Tổ chức, cá nhân tham gia vận chuyển nội địa bằng đường biển phải đáp ứng điều kiện do Chính phủ quy định.

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

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

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

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

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định thẩm quyền, thủ tục cấp phép cho tàu biển quy định tại khoản 2 Điều này.

Điều 9. Nội dung quản lý nhà nước về hàng hải

1. Xây dựng, phê duyệt, ban hành và chỉ đạo thực hiện quy hoạch, kế hoạch, chiến lược, chính sách phát triển ngành hàng hải theo quy định của pháp luật.

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

3. Quản lý việc đầu tư xây dựng, tổ chức khai thác cảng biển và luồng, tuyến hàng hải theo quy định của pháp luật. Công bố mở, đóng cảng biển, vùng nước cảng biển và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải; công bố đưa bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước và các công trình hàng hải khác vào sử dụng.

4. Quản lý hoạt động vận tải biển; kiểm tra, giám sát hoạt động của doanh nghiệp vận tải biển, cảng biển và doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải.

5. Tổ chức đăng ký, đăng kiểm tàu biển và đăng ký các quyền đối với tàu biển. Quản lý việc thiết kế, đóng mới, sửa chữa, phá dỡ, khai thác, xuất khẩu, nhập khẩu tàu biển và các trang thiết bị, vật tư phục vụ hoạt động hàng hải.

6. Cấp, công nhận, thu hồi chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của tàu biển, cảng biển và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan đến hoạt động hàng hải.

7. Quản lý công tác đào tạo, huấn luyện phát triển nguồn nhân lực hàng hải.

8. Quản lý hoạt động khoa học, công nghệ trong lĩnh vực hàng hải; bảo vệ môi trường, phòng, tránh thiên tai, ứng phó với biến đổi khí hậu trong hoạt động hàng hải.

9. Quản lý giá, phí và lệ phí trong lĩnh vực hàng hải.

10. Tổ chức cứu hộ hàng hải, cứu nạn trên biển; trục vớt tài sản chìm đắm; điều tra, xử lý tai nạn, sự cố hàng hải, công tác bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển.

11. Hợp tác quốc tế về hàng hải.

12. Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo và xử lý vi phạm trong hoạt động hàng hải theo quy định của pháp luật.

Điều 10. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hàng hải

1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hàng hải.

2. Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải.

3. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải trực thuộc Bộ Giao thông vận tải giúp Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải theo quy định của pháp luật.

4. Bộ, cơ quan ngang bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải.

5. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải tại địa phương.

Điều 11. Thanh tra hàng hải

1. Thanh tra hàng hải trực thuộc Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành về hàng hải.

2. Thanh tra hàng hải có các nhiệm vụ và quyền hạn sau đây:

a) Thanh tra việc chấp hành các quy định của pháp luật về hàng hải, các điều ước quốc tế liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên;

b) Phòng ngừa, phát hiện, ngăn chặn, xử lý hành vi vi phạm trong hoạt động hàng hải;

c) Tạm giữ tàu biển;

d) Thực hiện nhiệm vụ và quyền hạn khác theo quy định của pháp luật.

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

4. Thanh tra hàng hải hoạt động theo quy định của Bộ luật này, pháp luật về thanh tra và điều ước quốc tế liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 12. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải

1. Gây phương hại hoặc đe dọa gây phương hại đến chủ quyền và an ninh quốc gia.

2. Vận chuyển người, hàng hóa, hành lý, vũ khí, chất phóng xạ, chất phế thải độc hại, chất ma túy trái với quy định của pháp luật.

3. Cố ý tạo chướng ngại vật gây nguy hiểm hoặc làm cản trở giao thông hàng hải.

4. Sử dụng, khai thác tàu biển không đăng ký, đăng kiểm hoặc quá hạn đăng ký, đăng kiểm; giả mạo đăng ký, đăng kiểm.

5. Từ chối tham gia tìm kiếm, cứu nạn trên biển trong trường hợp điều kiện thực tế cho phép.

6. Gây ô nhiễm môi trường.

7. Xâm phạm tính mạng, sức khoẻ, danh dự, nhân phẩm người trên tàu biển; chiếm đoạt, cố ý làm hư hỏng hoặc hủy hoại tài sản trên tàu biển; bỏ trốn sau khi gây tai nạn.

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

9. Phá hủy, làm hư hỏng, tháo gỡ, trộm cắp cấu kiện, phụ kiện, vật tư, vật liệu xây dựng và các thiết bị của công trình hàng hải.

10. Làm hư hỏng, phá hủy, tự ý di chuyển hoặc làm giảm hiệu lực của báo hiệu hàng hải.

11. Nổ mìn hoặc các vật liệu nổ khác trong phạm vi cảng biển, vùng nước cảng biển, luồng hàng hải khi chưa được sự cho phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

12. Xây dựng và khai thác trái phép các công trình cảng biển, công trình khác trong phạm vi quy hoạch cảng biển đã được phê duyệt, trong luồng hàng hải và phạm vi bảo vệ công trình hàng hải.

13. Xây dựng công trình làm giảm hoặc mất tác dụng của công trình hàng hải.

14. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn làm trái quy định về quản lý hàng hải; dung túng, bao che cho người có hành vi vi phạm pháp luật về hàng hải.

Chương II
TÀU BIỂN

Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 13. Tàu biển

Tàu biển là phương tiện nổi di động chuyên dùng hoạt động trên biển.

Tàu biển quy định trong Bộ luật này không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi.

Điều 14. Tàu biển Việt Nam

1. Tàu biển Việt Nam là tàu biển đã được đăng ký vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam hoặc đã được cơ quan đại diện của Việt Nam ở nước ngoài cấp giấy phép tạm thời mang cờ quốc tịch Việt Nam.

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

3. Chỉ có tàu biển Việt Nam mới được mang cờ quốc tịch Việt Nam.

Điều 15. Chủ tàu

1. Chủ tàu là người sở hữu tàu biển.

2. Người quản lý, người khai thác và người thuê tàu trần được thực hiện các quyền, nghĩa vụ của chủ tàu quy định tại Bộ luật này theo hợp đồng ký kết với chủ tàu.

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

Điều 16. Treo cờ đối với tàu thuyền

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

Tàu thuyền khác khi hoạt động tại cảng biển Việt Nam phải treo Quốc kỳ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

2. Tàu thuyền mang cờ quốc tịch nước ngoài hoạt động tại cảng biển Việt Nam khi muốn treo cờ hoặc kéo còi trong các dịp nghi lễ của quốc gia tàu mang cờ phải thực hiện theo quy định.

3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Mục 2. ĐĂNG KÝ TÀU BIỂN

Điều 17. Đăng ký tàu biển Việt Nam và hình thức đăng ký tàu biển

1. Đăng ký tàu biển là việc ghi, lưu trữ các thông tin về tàu biển vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam và cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển Việt Nam theo quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan.

2. Đăng ký tàu biển Việt Nam bao gồm các hình thức sau đây:

a) Đăng ký tàu biển không thời hạn;

b) Đăng ký tàu biển có thời hạn;

c) Đăng ký thay đổi;

d) Đăng ký tàu biển tạm thời;

đ) Đăng ký tàu biển đang đóng;

e) Đăng ký tàu biển loại nhỏ.

Điều 18. Nguyên tắc đăng ký tàu biển

1. Việc đăng ký tàu biển Việt Nam được thực hiện theo nguyên tắc sau đây:

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

Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài có đủ điều kiện quy định tại Điều 20 của Bộ luật này được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam. Việc đăng ký tàu biển Việt Nam thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài bao gồm đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam và đăng ký quyền sở hữu tàu biển đó hoặc chỉ đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam.

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

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

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

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

Điều 19. Các loại tàu biển phải đăng ký

1. Các loại tàu biển sau đây phải đăng ký vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam:

a) Tàu biển có động cơ với tổng công suất máy chính từ 75 kilôwatt (KW) trở lên;

b) Tàu biển không có động cơ, nhưng có tổng dung tích từ 50 GT trở lên hoặc có trọng tải từ 100 tấn trở lên hoặc có chiều dài đường nước thiết kế từ 20 mét (m) trở lên;

c) Tàu biển nhỏ hơn các loại tàu biển quy định tại điểm a và điểm b khoản này, nhưng hoạt động tuyến nước ngoài.

2. Việc đăng ký các loại tàu biển không thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này do Chính phủ quy định.

Điều 20. Điều kiện đăng ký tàu biển Việt Nam

1. Tàu biển khi đăng ký phải có đủ các điều kiện sau đây:

a) Giấy tờ hợp pháp chứng minh về sở hữu tàu biển;

b) Giấy chứng nhận dung tích, giấy chứng nhận phân cấp tàu biển;

c) Tên gọi riêng của tàu biển;

d) Giấy chứng nhận tạm ngừng đăng ký hoặc xóa đăng ký, nếu tàu biển đó đã được đăng ký ở nước ngoài, trừ trường hợp đăng ký tạm thời;

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

e) Tàu biển nước ngoài đã qua sử dụng lần đầu tiên đăng ký hoặc đăng ký lại tại Việt Nam phải có tuổi tàu phù hợp với từng loại tàu biển theo quy định của Chính phủ;

g) Đã nộp phí, lệ phí theo quy định của pháp luật.

2. Tàu biển nước ngoài được tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê theo hình thức thuê tàu trần, thuê mua tàu khi đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam, ngoài các điều kiện quy định tại các điểm a, b, c, d, e và g khoản 1 Điều này phải có hợp đồng thuê tàu trần hoặc hợp đồng thuê mua tàu.

Điều 21. Đặt tên tàu biển Việt Nam

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

1. Tên tàu biển do chủ tàu đặt nhưng không được trùng với tên tàu biển đã đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam;

2. Không sử dụng tên cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang, tổ chức chính trị, tổ chức chính trị - xã hội để làm toàn bộ hoặc một phần tên của tàu biển, trừ trường hợp có sự chấp thuận của cơ quan, đơn vị hoặc tổ chức đó;

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

Điều 22. Trách nhiệm của chủ tàu về đăng ký tàu biển tại Việt Nam

1. Chủ tàu có trách nhiệm cung cấp đầy đủ các giấy tờ và khai báo đầy đủ, chính xác các nội dung liên quan đến tàu biển đăng ký quy định tại Điều 20 và Điều 24 của Bộ luật này cho Cơ quan đăng ký tàu biển Việt Nam.

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

3. Chủ tàu có trách nhiệm nộp lệ phí đăng ký tàu biển theo quy định của pháp luật.

4. Sau khi chủ tàu hoàn thành việc đăng ký tàu biển thì được cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển Việt Nam. Giấy chứng nhận này là bằng chứng về việc tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam và tình trạng sở hữu tàu biển đó.

5. Chủ tàu có trách nhiệm thông báo chính xác, đầy đủ và kịp thời cho Cơ quan đăng ký tàu biển Việt Nam về mọi thay đổi của tàu liên quan đến nội dung đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam.

6. Các quy định tại Điều này được áp dụng đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê tàu trần, thuê mua tàu.

Điều 23. Đăng ký tàu biển đang đóng

1. Chủ tàu biển đang đóng có quyền đăng ký tàu biển đang đóng trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam và được cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển đang đóng. Giấy chứng nhận này không có giá trị thay thế Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển Việt Nam.

2. Tàu biển đang đóng khi đăng ký phải có đủ các điều kiện sau đây:

a) Có hợp đồng đóng tàu hoặc hợp đồng mua bán tàu biển đang đóng;

b) Tên gọi riêng của tàu biển đang đóng;

c) Tàu đã được đặt sống chính.

Điều 24. Nội dung cơ bản của Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam

1. Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam có nội dung cơ bản sau đây:

a) Tên cũ, tên mới của tàu biển; tên, nơi đặt trụ sở của chủ tàu; tên, nơi đặt chi nhánh, văn phòng đại diện tại Việt Nam của chủ tàu nước ngoài; tên, nơi đặt trụ sở của người thuê tàu trần, người thuê mua tàu xin đăng ký; tên người khai thác tàu (nếu có); loại tàu biển và mục đích sử dụng;

b) Cảng đăng ký;

c) Số đăng ký;

d) Thời điểm đăng ký;

đ) Tên, địa chỉ nhà máy đóng tàu biển và năm đóng tàu biển;

e) Các thông số kỹ thuật chính của tàu biển;

g) Tình trạng sở hữu tàu biển và những thay đổi có liên quan đến sở hữu;

h) Thời điểm và lý do của việc xóa đăng ký;

i) Thông tin về đăng ký thế chấp tàu biển.

2. Mọi thay đổi về nội dung đăng ký quy định tại khoản 1 Điều này phải được ghi rõ vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam.

Điều 25. Xóa đăng ký tàu biển Việt Nam

1. Tàu biển Việt Nam phải xóa đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam trong trường hợp sau đây:

a) Bị phá huỷ, phá dỡ hoặc chìm đắm mà không thể trục vớt được;

b) Mất tích;

c) Không còn đủ điều kiện để được mang cờ quốc tịch Việt Nam;

d) Không còn tính năng tàu biển;

đ) Theo đề nghị của chủ tàu hoặc người đứng tên đăng ký tàu biển.

2. Trong các trường hợp quy định tại điểm d và điểm đ khoản 1 Điều này, tàu biển đang thế chấp chỉ được xóa đăng ký tàu biển Việt Nam, nếu người nhận thế chấp tàu biển đó chấp thuận.

3. Khi xóa đăng ký tàu biển hoặc xóa đăng ký tàu biển đang đóng, Cơ quan đăng ký tàu biển Việt Nam thu hồi Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển Việt Nam hoặc Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển đang đóng và cấp Giấy chứng nhận xóa đăng ký.

Điều 26. Quy định chi tiết về đăng ký, xóa đăng ký tàu biển Việt Nam

Chính phủ quy định chi tiết về thủ tục đăng ký, xóa đăng ký tàu biển Việt Nam; trường hợp tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam được đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài; trường hợp tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài được đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam.

Điều 27. Đăng ký tàu biển công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi và giàn di động

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

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

Mục 3. ĐĂNG KIỂM TÀU BIỂN VIỆT NAM

Điều 28. Đăng kiểm tàu biển Việt Nam

1. Tàu biển Việt Nam phải được tổ chức đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức đăng kiểm nước ngoài được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ủy quyền kiểm định, phân cấp, cấp các giấy chứng nhận kỹ thuật về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định quy chuẩn về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường đối với tàu biển; quy định và tổ chức thực hiện việc đăng kiểm tàu biển tại Việt Nam.

Điều 29. Nguyên tắc đăng kiểm tàu biển Việt Nam

1. Tàu biển Việt Nam phải được kiểm định, phân cấp, đánh giá và cấp các giấy chứng nhận kỹ thuật về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường khi đóng mới, nhập khẩu, hoán cải, sửa chữa phục hồi và trong quá trình hoạt động nhằm bảo đảm tình trạng kỹ thuật theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Việc kiểm định, đánh giá tàu biển Việt Nam được thực hiện tại nơi tàu biển đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi, neo đậu hoặc đang hoạt động.

3. Tàu biển Việt Nam không hoạt động tuyến quốc tế được kiểm định, phân cấp và cấp giấy chứng nhận theo quy định của pháp luật, quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật của Việt Nam.

4. Tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế được kiểm định, phân cấp, đánh giá và cấp giấy chứng nhận theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 30. Các loại tàu biển phải đăng kiểm

1. Các loại tàu biển quy định tại khoản 1 Điều 19 của Bộ luật này phải được đăng kiểm.

2. Việc đăng kiểm các loại tàu biển không thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

Điều 31. Trách nhiệm về đăng kiểm tàu biển

1. Chủ tàu biển có trách nhiệm thực hiện quy định về đăng kiểm tàu biển khi tàu biển được đóng mới, nhập khẩu, hoán cải, sửa chữa phục hồi và trong quá trình hoạt động; bảo đảm tình trạng an toàn kỹ thuật, an ninh hàng hải, điều kiện lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm

môi trường của tàu biển giữa hai kỳ kiểm định, đánh giá theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Tổ chức đăng kiểm khi thực hiện công tác đăng kiểm phải tuân theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Người đứng đầu đơn vị đăng kiểm và người trực tiếp thực hiện kiểm định, đánh giá phải chịu trách nhiệm về kết quả kiểm định, đánh giá.

Điều 32. Giám sát kỹ thuật đối với tàu biển Việt Nam

Tàu biển đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi, phải chịu sự giám sát kỹ thuật của tổ chức đăng kiểm về chất lượng, an toàn kỹ thuật phù hợp với hồ sơ thiết kế được duyệt và cấp giấy chứng nhận có liên quan.

Tàu biển đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phải được thực hiện tại cơ sở có đủ điều kiện theo quy định của pháp luật.

Điều 33. Đăng kiểm tàu biển công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động

1. Tàu biển công vụ, tàu ngầm, tàu lặn được đăng kiểm theo quy định tại Mục này.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc kiểm định, cấp các giấy chứng nhận kỹ thuật về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên đối với ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động.

Mục 4. GIẤY CHỨNG NHẬN VÀ TÀI LIỆU CỦA TÀU BIỂN

Điều 34. Giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển

1. Tàu biển phải có Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển, các giấy chứng nhận về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Bản chính của các giấy chứng nhận này phải mang theo tàu trong quá trình tàu hoạt động. Trường hợp giấy chứng nhận được cấp theo phương thức điện tử thì thực hiện theo quy định của pháp luật về giao dịch điện tử.

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển Việt Nam.

2. Các giấy chứng nhận về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường phải ghi rõ thời hạn có hiệu lực. Thời hạn này được kéo dài thêm nhiều nhất là 90 ngày, nếu tàu biển thực sự không có điều kiện đến nơi được chỉ định để kiểm định và điều kiện kỹ thuật của tàu biển trong thực tế vẫn bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Thời hạn được kéo dài này kết thúc ngay khi tàu biển đến cảng được chỉ định để kiểm định.

3. Các giấy chứng nhận về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường mất hiệu lực nếu tàu biển có những thay đổi làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến khả năng bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

4. Trường hợp có căn cứ cho rằng tàu biển không bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường, Thanh tra hàng hải, Cảng vụ hàng hải có quyền tạm đình chỉ hoạt động của tàu biển, tự mình hoặc yêu cầu tổ chức đăng kiểm Việt Nam kiểm định kỹ thuật của tàu biển.

Điều 35. Giấy chứng nhận dung tích tàu biển

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

2. Trường hợp có nghi ngờ về tính xác thực của Giấy chứng nhận dung tích tàu biển quy định tại khoản 1 Điều này thì cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam tự mình hoặc theo yêu cầu của tổ chức, cá nhân có liên quan quyết định tiến hành kiểm tra lại dung tích tàu biển. 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 5. CHUYỂN QUYỀN SỞ HỮU VÀ THẾ CHẤP TÀU BIỂN

Điều 36. Chuyển quyền sở hữu tàu biển

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

2. Việc chuyển quyền sở hữu tàu biển Việt Nam có hiệu lực sau khi được ghi trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam.

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

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

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

5. Chính phủ quy định điều kiện, thủ tục chuyển quyền sở hữu tàu biển dưới hình thức mua, bán tàu biển.

Điều 37. Thế chấp tàu biển Việt Nam

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

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

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

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

Điều 38. Nguyên tắc thế chấp tàu biển Việt Nam

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

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

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

4. Một tàu biển có thể được dùng để bảo đảm thực hiện nhiều nghĩa vụ, nếu có giá trị lớn hơn tổng giá trị các nghĩa vụ được bảo đảm, trừ trường hợp có thỏa thuận khác.

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

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

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

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

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

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

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

đ) Theo thỏa thuận của các bên.

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

Điều 39. Đăng ký thế chấp tàu biển Việt Nam

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

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

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

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

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

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

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

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

Mục 6. QUYỀN CẦM GIỮ HÀNG HẢI

Điều 40. Quyền cầm giữ hàng hải

1. Quyền cầm giữ hàng hải là quyền của người có khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 41 của Bộ luật này được ưu tiên trong việc đòi bồi thường đối với chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu mà tàu biển đó đã làm phát sinh khiếu nại hàng hải.

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

2. Các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải quy định tại Điều 41 của Bộ luật này có thứ tự ưu tiên cao hơn các khiếu nại hàng hải được bảo đảm bằng thế chấp tàu biển và các giao dịch bảo đảm khác.

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

4. Người có khiếu nại hàng hải có quyền cầm giữ hàng hải đối với tàu biển để bảo đảm cho các khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 41 của Bộ luật này, mặc dù tàu biển đó đã được thế chấp hoặc chủ tàu đã thực hiện giao dịch bảo đảm khác để bảo đảm thực hiện nghĩa vụ khác trên cơ sở hợp đồng.

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

Điều 41. Khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải

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

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

3. Khiếu nại hàng hải về phí trọng tải, phí bảo đảm hàng hải và về phí, lệ phí cảng biển khác.

4. Khiếu nại hàng hải về tiền công cứu hộ tàu biển.

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

Điều 42. Thứ tự ưu tiên giải quyết các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải

1. Các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải được ưu tiên giải quyết theo thứ tự các khiếu nại quy định tại Điều 41 của Bộ luật này; trường hợp khiếu nại hàng hải về tiền công cứu hộ tàu biển phát sinh sau thời điểm các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải khác thì xếp ưu tiên cao hơn các khiếu nại hàng hải đó.

2. Các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải trong cùng một khoản quy định tại Điều 41 của Bộ luật này được xếp ngang nhau; trường hợp khoản tiền phân chia không đủ để thanh toán giá trị của mỗi khiếu nại hàng hải thì được giải quyết theo tỷ lệ giá trị giữa các khiếu nại hàng hải đó.

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

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

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

6. Trong trường hợp khiếu nại hàng hải về tiền công cứu hộ quy định tại khoản 4 Điều 41 của Bộ luật này thì khiếu nại hàng hải phát sinh sau được giải quyết trước các khiếu nại hàng hải khác.

Điều 43. Thời hiệu quyền cầm giữ hàng hải

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

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

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

b) Từ ngày phát sinh tổn thất, trong trường hợp để giải quyết các tổn thất và 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 thuỷ, 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 7. ĐÓNG MỚI VÀ SỬA CHỮA TÀU BIỂN

Điều 44. Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển

1. Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển phải căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế - xã hội; nhiệm vụ quốc phòng, an ninh; quy hoạch phát triển công nghiệp phụ trợ và xu thế phát triển hàng hải thế giới.

2. Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm:

a) Lập và trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, quyết định điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển; chính sách ưu tiên sử dụng sản phẩm, dịch vụ đóng mới và sửa chữa tàu biển trong nước;

b) Lập và phê duyệt quy hoạch chi tiết các cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu biển;

c) Xây dựng chương trình, kế hoạch phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao; nội dung đào tạo, dạy nghề phục vụ ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển;

d) Ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đóng mới và sửa chữa tàu biển.

4. Việc đầu tư xây dựng cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu biển phải phù hợp với quy hoạch phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển, quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng và pháp luật có liên quan.

5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm dành quỹ đất thích hợp tại địa phương phục vụ phát triển công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển theo quy hoạch.

Điều 45. Cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển

1. Cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển là doanh nghiệp được thành lập, hoạt động theo quy định của pháp luật và phải bảo đảm các điều kiện sau đây:

a) Có cơ sở vật chất, trang thiết bị phù hợp; có phương án tổ chức sản xuất, kinh doanh phù hợp với chủng loại, kích cỡ tàu biển được đóng mới, sửa chữa;

b) Có bộ phận giám sát, quản lý chất lượng để bảo đảm sản phẩm đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn, điều kiện về chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định;

c) Có đủ nhân lực đáp ứng yêu cầu sản xuất, kinh doanh;

d) Có phương án bảo đảm phòng, chống cháy, nổ, an toàn, vệ sinh lao động và kế hoạch phòng, chống ô nhiễm môi trường đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt theo quy định.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia của cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển.

3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh căn cứ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn theo quy định có trách nhiệm quản lý nhà nước đối với hoạt động của cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển hoạt động trên địa bàn.

4. Bộ Công an, Bộ Tài nguyên và Môi trường có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn chi tiết về kế hoạch phòng, chống cháy, nổ, ô nhiễm môi trường đối với cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển.

5. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1 Điều này.

Mục 8. PHÁ DỠ TÀU BIỂN

Điều 46. Quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển

1. Quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển phải căn cứ vào điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội; tận dụng cơ sở hạ tầng sẵn có và bảo vệ môi trường.

2. Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm:

a) Chủ trì phối hợp với Bộ Tài nguyên và Môi trường và các địa phương có liên quan lập, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, quyết định điều chỉnh quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển;

b) Ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở phá dỡ tàu biển.

4. Việc đầu tư xây dựng cơ sở phá dỡ tàu biển phải phù hợp với quy hoạch và phải bảo đảm an toàn, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường.

Điều 47. Nguyên tắc phá dỡ tàu biển

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

2. Việc phá dỡ tàu biển chỉ được thực hiện tại cơ sở phá dỡ tàu biển đã được phép hoạt động theo quy định.

3. Tàu biển phá dỡ không trong tình trạng thế chấp hoặc khiếu nại hàng hải.

Điều 48. Cơ sở phá dỡ tàu biển

Cơ sở phá dỡ tàu biển là doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật và phải bảo đảm điều kiện sau đây:

1. Được xây dựng và hoạt động theo quy hoạch đã được phê duyệt;

2. Có cơ sở vật chất, trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm cho việc phá dỡ tàu biển;

3. Hoàn thành các yêu cầu về đánh giá tác động môi trường trong hoạt động phá dỡ tàu biển theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

Điều 49. Quy định chi tiết về phá dỡ tàu biển

Chính phủ quy định chi tiết về việc phá dỡ tàu biển.

Chương III
THUYỀN BỘ VÀ THUYỀN VIÊN

Mục 1. THUYỀN BỘ

Điều 50. Thuyền bộ

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

Điều 51. Trách nhiệm của chủ tàu đối với thuyền bộ

1. Bố trí đủ thuyền viên theo định biên của tàu biển và bảo đảm thuyền viên phải có đủ điều kiện làm việc trên tàu biển quy định tại khoản 2 Điều 59 của Bộ luật này.

2. Quy định chức danh, nhiệm vụ theo chức danh của thuyền viên, trừ các chức danh do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

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

4. Mua bảo hiểm tai nạn và bảo hiểm bắt buộc khác cho thuyền viên làm việc trên tàu biển theo quy định của pháp luật.

Điều 52. Địa vị pháp lý của thuyền trưởng

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

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

Điều 53. Nghĩa vụ của thuyền trưởng

1. Tổ chức quản lý, khai thác tàu biển theo quy định của pháp luật.

2. Thực hiện trách nhiệm để tàu biển có đủ các điều kiện an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao 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 54. Quyền của thuyền trưởng

1. Đại diện cho chủ tàu và những người có lợi ích liên quan đến hàng hóa khi giải quyết những công việc trong điều khiển, quản trị tàu và hàng hóa được vận chuyển trên tàu biển.

2. Nhân danh chủ tàu và người có lợi ích liên quan đến hàng hóa thực hiện các hành vi pháp lý trong phạm vi công việc quy định tại khoản 1 Điều này, có thể khởi kiện hoặc tham gia tố tụng trước Tòa án hoặc Trọng tài khi tàu biển ở ngoài cảng đăng ký, trừ trường hợp chủ tàu hoặc người có lợi ích liên quan đến hàng hóa tuyên bố hạn chế một phần hoặc toàn bộ quyền đại diện đó.

3. Không cho tàu biển hành trình, nếu xét thấy chưa đủ điều kiện an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

4. Áp dụng các hình thức khen thưởng hoặc biện pháp kỷ luật đối với thuyền viên thuộc quyền; có quyền từ chối tiếp nhận hoặc buộc phải rời khỏi tàu biển những thuyền viên không đủ trình độ chuyên môn theo chức danh hoặc có hành vi vi phạm pháp luật.

5. Nhân danh chủ tàu vay tín dụng hoặc vay tiền mặt trong trường hợp cần thiết nhưng chỉ trong giới hạn đủ để sửa chữa tàu biển, bổ sung thuyền viên, cung ứng cho tàu hoặc vì nhu cầu khác để có thể tiếp tục chuyến đi.

6. Bán một phần tài sản hoặc phần dự trữ dư thừa của tàu biển trong phạm vi quy định tại khoản 5 Điều này, nếu việc chờ nhận tiền hoặc chỉ thị của chủ tàu không có lợi hoặc không thực hiện được.

7. Trong thời gian thực hiện chuyến đi, nếu không còn cách nào khác để có đủ các điều kiện cần thiết cho việc kết thúc chuyến đi thì có quyền cầm cố hoặc bán một phần hàng hóa sau khi đã tìm mọi cách xin chỉ thị của người thuê vận chuyển và chủ tàu mà không được. Trong trường hợp này, thuyền trưởng phải giảm tới mức thấp nhất sự thiệt hại của chủ tàu, người thuê vận chuyển và những người có lợi ích liên quan đến hàng hóa.

8. Trong khi đang hành trình mà trên tàu biển không còn lương thực, thực phẩm dự trữ thì có quyền sử dụng một phần hàng hóa là lương thực, thực phẩm vận chuyển trên tàu; nếu thật

cần thiết thì có quyền sử dụng lương thực, thực phẩm của những người đang ở trên tàu. Việc sử dụng này phải được lập biên bản. Chủ tàu phải thanh toán số lương thực, thực phẩm đã sử dụng.

9. Trường hợp tàu biển đang trong tình trạng nguy hiểm trên biển thì có quyền yêu cầu cứu nạn và sau khi thỏa thuận với các tàu đến cứu nạn, có quyền chỉ định tàu thực hiện việc cứu hộ.

Điều 55. Trách nhiệm của thuyền trưởng về hộ tịch trên tàu biển

1. Ghi nhật ký hàng hải và lập biên bản với sự tham gia của nhân viên y tế của tàu biển, hai người làm chứng về các trường hợp sinh, tử xảy ra trên tàu biển và các sự kiện có liên quan; bảo quản thi thể, lập bản kê và bảo quản tài sản của người chết để lại trên tàu biển.

2. Thông báo về các trường hợp sinh, tử xảy ra trên tàu biển và chuyển di chúc, bản kê tài sản của người chết cho cơ quan hộ tịch có thẩm quyền ở cảng Việt Nam đầu tiên mà tàu biển ghé vào hoặc cho cơ quan đại diện của Việt Nam nơi gần nhất, nếu tàu biển đến cảng biển nước ngoài.

3. Sau khi đã cố gắng tìm mọi cách để xin chỉ thị của chủ tàu và hỏi ý kiến của thân nhân người chết, thuyền trưởng nhân danh chủ tàu làm thủ tục và tổ chức mai táng. Mọi chi phí liên quan đến việc mai táng được thanh toán theo quy định của pháp luật.

Điều 56. Trách nhiệm của thuyền trưởng trong việc bắt, giữ người trên tàu biển

1. Khi phát hiện hành vi phạm tội quả tang, người đang bị truy nã hoặc giữ người trong trường hợp khẩn cấp trên tàu biển khi tàu đã rời cảng, thuyền trưởng có trách nhiệm sau đây:

a) Bắt hoặc ra lệnh bắt người phạm tội quả tang hoặc người đang bị truy nã; giữ người trong trường hợp khẩn cấp;

b) Áp dụng các biện pháp ngăn chặn cần thiết, lập hồ sơ theo quy định của pháp luật;

c) Bảo vệ chứng cứ và tùy theo điều kiện cụ thể, chuyển giao người bị bắt, giữ và hồ sơ cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền ở cảng Việt Nam đầu tiên tàu biển ghé vào hoặc cho tàu công vụ Việt Nam gặp ở trên biển hoặc thông báo cho cơ quan đại diện của Việt Nam nơi gần nhất và làm theo chỉ thị của cơ quan này, nếu tàu biển đến cảng nước ngoài.

2. Trường hợp cần thiết để bảo đảm an toàn, trật tự cho tàu biển, người và hàng hóa vận chuyển trên tàu, thuyền trưởng có quyền tạm giữ người đang chuẩn bị phạm tội, người phạm tội quả tang hoặc người đang bị truy nã trên tàu biển tại một phòng riêng.

Điều 57. Trách nhiệm của thuyền trưởng trong việc thông báo cho cơ quan đại diện của Việt Nam

1. Khi tàu biển đến cảng nước ngoài, trong trường hợp cần thiết thuyền trưởng phải thông báo cho cơ quan đại diện của Việt Nam nơi gần nhất.

2. Thuyền trưởng có trách nhiệm xuất trình các giấy chứng nhận, tài liệu của tàu biển nếu cơ quan đại diện của Việt Nam tại nước đó yêu cầu.

Điều 58. Trách nhiệm báo cáo của thuyền trưởng khi xảy ra tai nạn hàng hải

Khi xảy ra tai nạn hàng hải đối với tàu biển hay phát hiện tai nạn hoặc vụ việc khác liên quan đến an toàn hàng hải, an ninh hàng hải thuyền trưởng có trách nhiệm thông báo ngay cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền và báo cáo tai nạn hàng hải theo quy định.

Mục 2. THUYỀN VIÊN

Điều 59. Thuyền viên làm việc trên tàu biển

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

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

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

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

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

d) Có sổ thuyền viên;

đ) Có hộ chiếu để xuất cảnh hoặc nhập cảnh, nếu thuyền viên đó được bố trí làm việc trên tàu biển hoạt động tuyến quốc tế.

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

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể chức danh và nhiệm vụ theo chức danh của thuyền viên; định biên an toàn tối thiểu; tiêu chuẩn chuyên môn và chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên; đăng ký thuyền viên và sổ thuyền viên; điều kiện để thuyền viên là công dân nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt Nam.

5. Bộ trưởng Bộ Y tế quy định chi tiết về tiêu chuẩn sức khỏe của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam.

Điều 60. Nghĩa vụ của thuyền viên

1. Thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam có nghĩa vụ sau đây:

a) Chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật Việt Nam, điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và pháp luật của quốc gia nơi tàu biển Việt Nam hoạt động;

b) Thực hiện mẫn cán nhiệm vụ của mình theo chức danh được giao và chịu trách nhiệm trước thuyền trưởng về những nhiệm vụ đó;

c) Thực hiện kịp thời, nghiêm chỉnh, chính xác mệnh lệnh của thuyền trưởng;

d) Phòng ngừa tai nạn, sự cố đối với tàu biển, hàng hóa, người và hành lý trên tàu biển. Khi phát hiện tình huống nguy hiểm, phải báo ngay cho thuyền trưởng hoặc sĩ quan trực ca biết, đồng thời thực hiện các biện pháp cần thiết để ngăn ngừa tai nạn, sự cố phát sinh từ tình huống nguy hiểm đó;

đ) Quản lý, sử dụng giấy chứng nhận, tài liệu, trang thiết bị, dụng cụ và tài sản khác của tàu biển được giao phụ trách.

2. Thuyền viên Việt Nam làm việc trên tàu biển nước ngoài có nghĩa vụ thực hiện hợp đồng lao động đã ký với chủ tàu hoặc người sử dụng lao động nước ngoài.

Điều 61. Chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên

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

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

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

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

Điều 62. Hợp đồng lao động của thuyền viên

1. Trước khi làm việc trên tàu biển, thuyền viên và chủ tàu phải ký kết hợp đồng lao động.

2. Hợp đồng lao động của thuyền viên phải bao gồm nội dung cơ bản theo quy định của pháp luật về hợp đồng lao động và phải có nội dung sau đây:

a) Việc hồi hương của thuyền viên;

b) Bảo hiểm tai nạn;

c) Tiền thanh toán nghỉ hằng năm;

d) Điều kiện chấm dứt hợp đồng lao động.

Điều 63. Thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi của thuyền viên

1. Thời giờ làm việc được bố trí theo ca trong 24 giờ liên tục, kể cả ngày nghỉ hằng 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 64. Nghỉ hằng năm, nghỉ lễ, tết của thuyền viên

1. Thuyền viên làm việc trên tàu biển được nghỉ hằng năm, nghỉ lễ, tết và hưởng nguyên lương. Trường hợp thuyền viên chưa được nghỉ hằng năm, nghỉ lễ, tết thì được bố trí nghỉ bù.

2. Số ngày nghỉ hằng 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 hằng năm.

3. Cấm mọi thỏa thuận để thuyền viên không được nghỉ hằng năm.

Điều 65. Tiền lương, phụ cấp và các khoản thu nhập khác của thuyền viên

1. Chủ tàu có trách nhiệm thanh toán tiền lương, phụ cấp hằng 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 hằng tháng bao gồm tiền lương, phụ cấp và các khoản thu nhập khác.

Điều 66. Hồi hương thuyền viên

1. Chủ tàu có trách nhiệm bố trí cho thuyền viên hồi hương và thanh toán chi phí trong trường hợp sau đây:

a) Hợp đồng lao động của thuyền viên hết hạn;

b) Thuyền viên bị ốm đau, tai nạn lao động hàng hải cần phải hồi hương;

c) Tàu bị chìm đắm;

d) Bán tàu hoặc thay đổi đăng ký tàu;

đ) Tàu hoạt động tại khu vực chiến tranh mà thuyền viên không đồng ý tiếp tục làm việc trên tàu;

e) Các trường hợp khác do hai bên thỏa thuận.

2. Trường hợp thuyền viên đơn phương chấm dứt hợp đồng lao động trái quy định của pháp luật hoặc bị xử lý kỷ luật lao động theo hình thức sa thải thì chủ tàu vẫn phải có trách nhiệm bố trí cho thuyền viên về đúng nơi quy định trong hợp động 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 trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn quy định tại khoản 7 và khoản 8 Điều này.

Điều 67. Thực phẩm và nước uống

1. Chủ tàu có trách nhiệm cung cấp miễn phí thực phẩm và nước uống bảo đảm về số lượng, giá trị dinh dưỡng, chất lượng, đa dạng về chủng loại và bảo đảm vệ sinh an toàn thực phẩm cho thuyền viên trên tàu biển; phù hợp về tôn giáo, tín ngưỡng và văn hóa của thuyền viên.

2. Thuyền trưởng hoặc người được thuyền trưởng chỉ định phải thường xuyên thực hiện kiểm tra và lập hồ sơ về các nội dung sau đây:

a) Việc cung cấp thực phẩm và nước uống;

b) Kho, két và thiết bị được sử dụng để bảo quản, dự trữ thực phẩm và nước uống;

c) Nhà bếp và thiết bị khác để chuẩn bị và phục vụ bữa ăn.

3. Chủ tàu có trách nhiệm bố trí bếp trưởng và cấp dưỡng phục vụ thuyền viên trên tàu biển. Trường hợp trên tàu bố trí dưới mười thuyền viên thì không bắt buộc có bếp trưởng nhưng phải bố trí cấp dưỡng.

4. Bộ trưởng Bộ Y tế quy định về tiêu chuẩn vệ sinh, an toàn đối với thực phẩm và nước uống, định lượng bữa ăn của thuyền viên làm việc trên tàu biển.

Điều 68. Chăm sóc sức khỏe cho thuyền viên

1. Thuyền viên được chăm sóc sức khỏe thường xuyên, kịp thời và miễn phí trong thời gian làm việc trên tàu biển và tại cảng khi tàu ghé vào.

2. Chủ tàu có trách nhiệm thực hiện các biện pháp chăm sóc sức khỏe cho thuyền viên làm việc trên tàu biển theo quy định sau đây:

a) Bảo vệ và chăm sóc sức khỏe thuyền viên trên tàu như người lao động làm việc trên bờ về thuốc, trang thiết bị y tế, tài liệu hướng dẫn y tế, thông tin y tế và tham vấn chuyên môn về y tế;

b) Bảo đảm cho thuyền viên được khám bệnh, chữa bệnh tại cơ sở khám bệnh, chữa bệnh hoặc cơ sở nha khoa tại cảng mà tàu ghé vào;

c) Có các biện pháp phòng ngừa tai nạn lao động hàng hải, bệnh tật thông qua tuyên truyền, giáo dục sức khỏe cho thuyền viên.

3. Chủ tàu có trách nhiệm thực hiện quy định về bố trí bác sĩ trên tàu như sau:

a) Đối với tàu biển có từ một trăm người trở lên và thực hiện chuyến đi quốc tế dài hơn 03 ngày phải bố trí ít nhất một bác sĩ;

b) Đối với tàu biển có dưới một trăm người và không có bác sĩ trên tàu, phải bố trí ít nhất 01 thuyền viên chịu trách nhiệm chăm sóc y tế và quản lý thuốc hoặc một thuyền viên có khả năng sơ cứu y tế.

Thuyền viên chịu trách nhiệm chăm sóc y tế, sơ cứu y tế phải là người đã hoàn thành khóa đào tạo về chăm sóc y tế, sơ cứu y tế theo quy định của Công ước quốc tế về Tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên.

4. Thuyền trưởng hoặc người có nhiệm vụ chăm sóc y tế trên tàu có trách nhiệm lập biểu mẫu báo cáo y tế theo quy định. Biểu mẫu báo cáo y tế dùng để trao đổi thông tin với cơ sở khám bệnh, chữa bệnh trên bờ. Thông tin trong biểu mẫu báo cáo y tế phải được giữ bí mật và chỉ sử dụng cho việc chuẩn đoán, chăm sóc, điều trị cho thuyền viên.

5. Bộ trưởng Bộ Y tế có trách nhiệm:

a) Công bố các cơ sở khám sức khỏe cho thuyền viên;

b) Quy định về tủ thuốc, trang thiết bị y tế, tài liệu hướng dẫn y tế trên tàu biển, biểu mẫu báo cáo y tế.

Điều 69. Trách nhiệm của chủ tàu đối với thuyền viên bị tai nạn lao động hàng hải, bệnh nghề nghiệp

1. Thanh toán phần chi phí đồng chi trả và những chi phí không nằm trong danh mục do bảo hiểm y tế chi trả, bao gồm: điều trị y tế, phẫu thuật, nằm viện, các loại thuốc, trang thiết bị điều trị cần thiết, chi phí ăn, ở của thuyền viên từ khi sơ cứu cho đến khi thuyền viên bình phục hoặc đến khi xác định là bệnh mãn tính.

2. Trả đủ tiền lương ghi trong hợp đồng lao động thuyền viên trong thời gian điều trị.

3. Thanh toán chi phí mai táng trong trường hợp thuyền viên bị tử vong trên tàu hoặc trên bờ trong thời gian đi tàu.

4. Vận chuyển thi thể hoặc tro cốt của thuyền viên bị tử vong về địa điểm hồi hương.

5. Chủ tàu không phải thanh toán chi phí cho thuyền viên trong trường hợp sau đây:

a) Bị thương, bị bệnh xảy ra ngoài thời gian đi tàu;

b) Bị thương, bị bệnh do hành vi cố ý của thuyền viên.

6. Bảo vệ và trả lại tài sản của thuyền viên để lại trên tàu cho thuyền viên hoặc thân nhân của họ trong trường hợp thuyền viên rời tàu khi bị bệnh, bị thương hoặc tử vong.

Điều 70. Khai báo, điều tra, thống kê, báo cáo tai nạn lao động hàng hải và bệnh nghề nghiệp

1. Khi xảy ra tai nạn lao động hàng hải, chủ tàu hoặc thuyền trưởng có trách nhiệm khai báo tai nạn lao động theo quy định của pháp luật về lao động với cơ quan có thẩm quyền sau đây:

a) Cảng vụ hàng hải nếu tàu đang hoạt động trong vùng nước cảng biển;

b) Cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải nếu tàu đang hoạt động trong vùng biển Việt Nam hoặc vùng biển quốc tế;

c) Cơ quan đại diện của Việt Nam nếu tàu đang hoạt động ở vùng biển nước ngoài.

2. Việc điều tra, thống kê, báo cáo tai nạn lao động hàng hải, bệnh nghề nghiệp thực hiện theo quy định của pháp luật về lao động, an toàn lao động.

3. Bộ trưởng Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội quy định về khai báo, điều tra, thống kê, báo cáo tai nạn lao động hàng hải.

Điều 71. Phòng ngừa tai nạn lao động hàng hải và bệnh nghề nghiệp

1. Chủ tàu có trách nhiệm xây dựng và thực hiện các biện pháp phù hợp với quy định hiện hành về an toàn, vệ sinh lao động hàng hải và bệnh nghề nghiệp cho thuyền viên, bao gồm:

a) Hướng dẫn, tổ chức huấn luyện an toàn, vệ sinh lao động cho thuyền viên trước khi giao nhiệm vụ trên tàu biển 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 hằng năm.

2. Chủ tàu có trách nhiệm mua bảo hiểm tai nạn, bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu và tham gia bảo hiểm bắt buộc theo quy định cho thuyền viên trong quá trình làm việc trên tàu biển.

3. Thuyền trưởng có trách nhiệm đôn đốc, kiểm tra thường xuyên và định kỳ việc thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn lao động, vệ sinh lao động của thuyền viên do chủ tàu lập ra; khắc phục các điều kiện mất an toàn trên tàu và báo cáo chủ tàu.

4. Thuyền viên có trách nhiệm thực hiện đầy đủ biện pháp bảo đảm an toàn lao động, vệ sinh lao động do chủ tàu lập ra.

5. Bộ trưởng Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội ban hành danh mục các loại máy, thiết bị của tàu biển có yêu cầu nghiêm ngặt về an toàn, vệ sinh lao động trên cơ sở đề nghị của Bộ Giao thông vận tải.

Điều 72. Đào tạo, huấn luyện thuyền viên

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

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

3. Chủ tàu có quyền và trách nhiệm tiếp nhận và tạo điều kiện thuận lợi cho học viên thực tập trên tàu biển.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết khoản 2 và khoản 3 Điều này.

Chương IV
CẢNG BIỂN

Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 73. Cảng biển

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

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

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

3. Khu nước, vùng nước bao gồm vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch, vùng quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão trong vùng nước cảng biển.

4. Cảng quân sự, cảng cá và cảng, bến thủy nội địa nằm trong vùng nước cảng biển chịu sự quản lý nhà nước về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng chống cháy, nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Điều 74. Tiêu chí xác định cảng biển

1. Có vùng nước nối thông với biển.

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

3. Có lợi thế về giao thông hàng hải.

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

Điều 75. Phân loại cảng biển và công bố Danh mục cảng biển

1. Cảng biển được phân loại như sau:

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

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

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

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

2. Thủ tướng Chính phủ quyết định xếp loại cảng biển và công bố Danh mục cảng biển theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Danh mục bến cảng thuộc cảng biển Việt Nam theo đề nghị của Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải.

Điều 76. Chức năng cơ bản của cảng biển

1. Cung cấp dịch vụ hỗ trợ tàu thuyền đến, rời cảng.

2. Cung cấp phương tiện, thiết bị và nhân lực cần thiết cho tàu thuyền neo đậu, bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách.

3. Cung cấp dịch vụ vận chuyển, bốc dỡ, lưu kho bãi và bảo quản hàng hóa trong cảng.

4. Đầu mối kết nối hệ thống giao thông ngoài cảng biển.

5. Là nơi để tàu thuyền trú ẩn, sửa chữa, bảo dưỡng hoặc thực hiện những dịch vụ cần thiết trong trường hợp khẩn cấp.

6. Cung cấp các dịch vụ khác cho tàu thuyền, người và hàng hóa.

Điều 77. Nguyên tắc đặt tên cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước

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

1. Cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước được đặt tên khi lập quy hoạch phát triển, lập dự án đầu tư xây dựng, công bố đưa vào sử dụng theo đề nghị của chủ đầu tư, cơ quan, tổ chức liên quan.

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

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

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

Điều 78. Thẩm quyền đặt tên cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, bến cảng, cầu cảng, bến phao và khu nước, vùng nước

1. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đặt tên cảng biển và cảng dầu khí ngoài khơi.

2. Người đứng đầu Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải quyết định đặt tên bến cảng, cầu cảng, bến phao và khu nước, vùng nước.

Điều 79. Công bố mở, đóng cảng biển và vùng nước cảng biển

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

Điều 80. Tạm thời không cho phép tàu thuyền đến, rời cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước

1. Trường hợp vì lý do bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường, quốc phòng, an ninh hoặc thiên tai, dịch bệnh, Giám đốc Cảng vụ hàng hải quyết định tạm thời không cho phép tàu thuyền đến, rời cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước.

2. Khi không còn lý do không cho tàu thuyền đến, rời, Giám đốc Cảng vụ hàng hải quyết định hủy bỏ việc tạm thời không cho phép tàu thuyền đến, rời cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước.

3. Ngay sau khi quyết định tạm thời không cho phép hoặc hủy bỏ quyết định tạm thời không cho phép tàu thuyền đến, rời cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, Giám đốc Cảng vụ hàng hải phải báo cáo ngay Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải; đồng thời, thông báo cho chủ tàu hoặc đại lý của chủ tàu và các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển.

Điều 81. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển

1. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển phải căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế - xã hội; nhiệm vụ quốc phòng, an ninh; nhu cầu và nguồn lực; quy hoạch phát triển giao thông vận tải, các ngành khác, địa phương và xu thế phát triển hàng hải thế giới.

Bộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh khi lập quy hoạch xây dựng công trình có liên quan đến cảng biển phải lấy ý kiến bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải.

2. Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng biển.

Điều 82. Trách nhiệm lập và quản lý quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển

1. Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải:

a) Lập, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, kiến nghị điều chỉnh quy hoạch tổng thể đã được phê duyệt;

b) Công bố công khai và tổ chức hướng dẫn, kiểm tra thực hiện quy hoạch đã được phê duyệt;

c) Phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước; quyết định điều chỉnh cụ thể đối với quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước không trái với chức năng, quy mô trong quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam.

2. Trách nhiệm của các bộ, cơ quan ngang bộ và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh:

a) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển theo quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan;

b) Bảo đảm quỹ đất, vùng nước để xây dựng phát triển hệ thống cảng biển theo quy hoạch đã được phê duyệt.

Điều 83. Đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác cảng biển, luồng hàng hải

1. Đầu tư xây dựng cảng biển, luồng hàng hải phải phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển, luồng hàng hải theo quy định của Bộ luật này, quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.

2. Tổ chức, cá nhân trong nước, tổ chức, cá nhân nước ngoài được đầu tư xây dựng cảng biển, luồng hàng hải theo quy định của pháp luật.

Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng cảng biển, luồng hàng hải quyết định hình thức quản lý, khai thác cảng biển, luồng hàng hải.

3. Trước khi phê duyệt dự án đầu tư, cơ quan có thẩm quyền phê duyệt phải lấy ý kiến thống nhất bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải.

4. Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng cảng biển, bến cảng, cầu cảng quyết định hình thức quản lý, khai thác phù hợp với quy định của pháp luật.

Điều 84. Hải đồ vùng nước cảng biển và luồng, tuyến hàng hải

Bộ Giao thông vận tải chủ trì phối hợp với Bộ Quốc phòng tổ chức xây dựng, phát hành hải đồ vùng nước cảng biển và luồng, tuyến hàng hải phục vụ cho công tác bảo đảm an toàn hàng hải theo đề nghị của Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải.

Điều 85. Quy định chi tiết về cảng biển

1. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết việc quản lý hoạt động của tàu thuyền tại cảng, bến thủy nội địa và cảng cá trong vùng nước cảng biển.

2. Chính phủ quy định chi tiết tiêu chí phân loại cảng biển; đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác cảng biển, luồng hàng hải và điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển; trình tự, thủ tục đặt tên, đổi tên cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước.

Mục 2. QUẢN LÝ CẢNG BIỂN

Điều 86. Quản lý khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển được đầu tư bằng nguồn vốn nhà nước

1. Kết cấu hạ tầng cảng biển đầu tư bằng nguồn vốn nhà nước được cho thuê khai thác từng phần hoặc toàn bộ theo quy định của pháp luật.

2. Việc cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển được thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu và quy định khác của pháp luật có liên quan.

3. Cơ quan quyết định đầu tư kết cấu hạ tầng cảng biển quyết định việc cho thuê khai thác khác kết cấu hạ tầng cảng biển.

4. Bên nhận thuê khai thác phải đáp ứng đầy đủ các điều kiện sau đây:

a) Có tư cách pháp nhân;

b) Có phương án tổ chức, khai thác hiệu quả, đúng mục đích;

c) Có năng lực về tài chính.

5. Chính phủ quy định chi tiết việc cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển và việc sử dụng nguồn thu từ cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển.

Điều 87. Ban quản lý và khai thác cảng

Ban quản lý và khai thác cảng do Chính phủ thành lập, được giao vùng đất, vùng nước cảng biển để quy hoạch, đầu tư, xây dựng, phát triển, khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển, khu hậu cần sau cảng.

Điều 88. Nhiệm vụ, quyền hạn của Ban quản lý và khai thác cảng

1. Xây dựng trình Bộ Giao thông vận tải xem xét, báo cáo Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển tổng thể vùng đất, vùng nước cảng biển được giao.

2. Xây dựng và trình Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển được giao.

3. Đầu tư xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển theo quy hoạch được phê duyệt.

4. Đăng ký đầu tư, thẩm tra và cấp, điều chỉnh, thu hồi Giấy chứng nhận đầu tư đối với dự án đầu tư khu hậu cần sau cảng tại vùng đất, vùng nước cảng biển được giao.

5. Ban hành các quy chế quản lý các hoạt động trong vùng đất, vùng nước cảng biển được giao.

6. Tổ chức quản lý việc đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển và kết cấu hạ tầng hậu cần sau cảng.

7. Tổ chức đấu thầu cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cầu cảng, bến cảng biển.

8. Kiểm tra, giám sát hoạt động của các nhà khai thác tại cảng biển, khu đất hậu cần sau cảng.

9. Kiểm soát, cung cấp trang thiết bị và bảo đảm an toàn trong các hoạt động của cảng và đi lại của tàu thuyền trong khu vực quản lý.

10. Cung cấp dịch vụ hoa tiêu, lai dắt, logistics và các dịch vụ liên quan khác trong khu vực vùng đất, vùng nước được giao.

11. Bảo dưỡng, duy tu và sửa chữa kết cấu hạ tầng cảng biển trong vùng đất, vùng nước cảng biển được giao.

12. Quyết định mức thu phí dịch vụ tại vùng đất, vùng nước được giao trên cơ sở khung phí dịch vụ do cơ quan có thẩm quyền quy định.

Quyết định mức giá dịch vụ tại vùng đất, vùng nước được giao trên cơ sở khung giá dịch vụ do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

13. Nhiệm vụ và quyền hạn khác do Chính phủ giao.

Điều 89. Cơ cấu tổ chức Ban quản lý và khai thác cảng, khu vực áp dụng mô hình Ban quản lý và khai thác cảng

1. Hội đồng thành viên của Ban quản lý và khai thác cảng bao gồm Chủ tịch, các Phó Chủ tịch và các ủy viên.

2. Chủ tịch, các thành viên của Hội đồng thành viên và Tổng giám đốc của Ban quản lý và khai thác cảng do Thủ tướng Chính phủ bổ nhiệm theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, trong đó phải có đại diện các cơ quan: Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi áp dụng mô hình Ban quản lý và khai thác cảng.

3. Chính phủ quy định chi tiết về cơ cấu tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn và khu vực áp dụng mô hình Ban quản lý và khai thác cảng.

Điều 90. Phí, lệ phí hàng hải và giá dịch vụ tại cảng biển

1. Các loại phí, lệ phí và việc thu, nộp, quản lý, sử dụng phí, lệ phí hàng hải được thực hiện theo quy định của pháp luật về phí, lệ phí.

2. Giá dịch vụ tại cảng biển bao gồm:

a) Giá dịch vụ bốc dỡ container; giá dịch vụ hoa tiêu; giá sử dụng cầu, bến, phao neo; giá dịch vụ lai dắt;

b) Giá dịch vụ khác tại cảng biển.

3. Doanh nghiệp quyết định mức giá dịch vụ quy định tại điểm a khoản 2 Điều này trong khung giá do Bộ Giao thông vận tải quy định.

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

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

Điều 91. Cảng vụ hàng hải

1. Cảng vụ hàng hải là cơ quan trực thuộc cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý được giao.

2. Giám đốc Cảng vụ hàng hải là người chỉ huy cao nhất của Cảng vụ hàng hải.

3. Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ hàng hải.

Điều 92. Nhiệm vụ, quyền hạn của Giám đốc Cảng vụ hàng hải

1. Tham gia xây dựng quy hoạch, kế hoạch phát triển cảng biển trong khu vực quản lý và tổ chức giám sát thực hiện sau khi được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.

2. Tổ chức thực hiện quy định về quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý; kiểm tra, giám sát luồng, hệ thống báo hiệu hàng hải; kiểm tra hoạt động hàng hải của tổ chức, cá nhân tại cảng biển và khu vực quản lý.

3. Cấp phép, giám sát tàu thuyền đến, rời và hoạt động tại cảng biển; không cho phép tàu thuyền đến, rời cảng khi không có đủ điều kiện cần thiết về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

4. Chủ trì điều phối hoạt động giao thông hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý.

5. Thực hiện quyết định bắt giữ tàu biển của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

6. Tạm giữ tàu biển quy định tại Điều 114 của Bộ luật này.

7. Chủ trì tổ chức tìm kiếm, cứu người gặp nạn trong vùng nước cảng biển; huy động người và các phương tiện cần thiết để thực hiện việc tìm kiếm, cứu nạn hoặc xử lý sự cố ô nhiễm môi trường.

8. Tổ chức thực hiện việc đăng ký tàu biển, đăng ký thuyền viên khi được cơ quan có thẩm quyền giao; thu, quản lý, sử dụng các loại phí, lệ phí cảng biển theo quy định của pháp luật.

9. Tổ chức thực hiện thanh tra hàng hải, điều tra, xử lý theo thẩm quyền các tai nạn hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý.

10. Chủ trì, điều hành việc phối hợp hoạt động giữa các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng biển.

11. Xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải theo thẩm quyền.

Điều 93. Phối hợp hoạt động quản lý nhà nước tại cảng biển

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

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

Mục 3. THỦ TỤC TÀU THUYỀN ĐẾN VÀ RỜI CẢNG BIỂN

Điều 94. Yêu cầu đối với tàu thuyền đến cảng biển

1. Tất cả các loại tàu thuyền không phân biệt quốc tịch, trọng tải và mục đích sử dụng chỉ được phép đến cảng biển khi có đủ điều kiện an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải, bảo vệ môi trường và các điều kiện khác theo quy định của pháp luật.

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

3. Trường hợp tàu thuyền nước ngoài vào hoạt động tại vùng biển Việt Nam không thuộc vùng nước cảng biển, phải tiến hành thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển tại Cảng vụ hàng hải quản lý khu vực đó. Cảng vụ hàng hải có trách nhiệm giám sát hoạt động của tàu thuyền bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

Điều 95. Nguyên tắc đối với tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam

1. Tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam phải được phép của các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền theo quy định.

2. Tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam phải tôn trọng, tuân thủ các quy định của pháp luật Việt Nam, trừ trường hợp có thỏa thuận khác giữa quốc gia tàu mang cờ và các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam qua đường ngoại giao trước khi tàu đến Việt Nam.

3. Chương trình hoạt động của tàu và các thành viên trên tàu phải thực hiện theo kế hoạch đã thỏa thuận; trường hợp có sự thay đổi, phát sinh phải được phép của các cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam.

4. Khi tàu quân sự nước ngoài đến lãnh hải Việt Nam để đến cảng biển phải thực hiện các quy định sau đây:

a) Tàu ngầm và các phương tiện đi ngầm khác phải hoạt động ở trạng thái nổi trên mặt nước và phải treo Quốc kỳ của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ở vị trí ngang bằng với quốc kỳ của quốc gia tàu mang cờ, trừ trường hợp được phép của Chính phủ Việt Nam hoặc theo thỏa thuận giữa Chính phủ Việt Nam và chính phủ của quốc gia tàu mang cờ;

b) Bên ngoài thân tàu phải ghi rõ số hiệu, tên tàu;

c) Đưa toàn bộ vũ khí về tư thế quy không hoặc ở trạng thái bảo quản;

d) Dừng lại ở vùng đón trả hoa tiêu để làm thủ tục nhập cảnh và theo hướng dẫn của cảng vụ, hoa tiêu Việt Nam;

đ) Chỉ được sử dụng các thiết bị cần thiết bảo đảm an toàn hàng hải và tần số liên lạc đã đăng ký;

e) Đến đúng cảng biển theo tuyến đường và hành lang quy định.

5. Tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam muốn di chuyển từ cảng biển này sang cảng biển khác của Việt Nam phải được sự chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam.

Điều 96. Thời hạn làm thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển

1. Chậm nhất là 02 giờ kể từ khi tàu thuyền đã vào neo đậu tại cầu cảng hoặc dự kiến rời cảng, người có trách nhiệm phải làm thủ tục cho tàu thuyền đến hoặc rời cảng biển.

2. Chậm nhất là 01 giờ kể từ khi người làm thủ tục đã nộp, xuất trình đủ các giấy tờ theo quy định thì Cảng vụ hàng hải phải quyết định việc cho tàu thuyền đến, rời cảng biển.

3. Tàu thuyền đã làm thủ tục nhập cảnh ở một cảng biển của Việt Nam sau đó đến cảng biển khác được miễn làm thủ tục nhập cảnh. Cảng vụ hàng hải nơi tàu thuyền đến căn cứ Giấy phép rời cảng do Cảng vụ hàng hải nơi tàu thuyền rời cảng trước đó cấp để quyết định cho tàu thuyền đến hoạt động tại cảng; các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành khác căn cứ hồ sơ chuyển cảng (nếu có) do cơ quan có liên quan nơi tàu thuyền rời cảng trước đó cung cấp để thực hiện nghiệp vụ quản lý của mình theo quy định của pháp luật.

Điều 97. Quy định miễn, giảm thủ tục đến, rời cảng biển đối với các trường hợp đặc biệt

1. Tàu công vụ đang thực hiện nhiệm vụ, tàu đón, trả hoa tiêu, tàu chuyên dùng thực hiện hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, bảo đảm an toàn hàng hải, phòng chống cháy, nổ, phòng chống tràn dầu hoặc thực hiện các nhiệm vụ khẩn cấp khác được miễn thực hiện các thủ tục đến, rời cảng theo quy định nhưng thuyền trưởng của tàu thuyền phải thông báo cho Cảng vụ hàng hải biết bằng văn bản hoặc bằng hình thức, phương tiện thông tin phù hợp khác.

2. Tàu thuyền đến cảng để chuyển giao người, tài sản, tàu thuyền cứu được trên biển và chỉ lưu lại cảng biển trong khoảng thời gian không quá 12 giờ được làm thủ tục đến, rời cảng một lần.

Điều 98. Nguyên tắc tàu thuyền rời cảng biển

1. Tàu thuyền rời cảng biển sau khi đã hoàn thành thủ tục theo quy định.

2. Tàu thuyền không được rời cảng trong các trường hợp sau đây:

a) Không có đủ các điều kiện về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định;

b) Chưa thanh toán xong các khoản phí, lệ phí hàng hải trong thời hạn quy định;

c) Phát hiện có nguy cơ khác đe doạ sự an toàn của tàu thuyền, người, hàng hóa ở trên tàu thuyền và môi trường biển;

d) Đã có lệnh bắt giữ, tạm giữ tàu thuyền theo quyết định của Tòa án hoặc cơ quan có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

3. Trường hợp không cho tàu thuyền rời cảng biển quy định tại các điểm a, b và c khoản 2 Điều này, Giám đốc Cảng vụ hàng hải hoặc tổ chức, cá nhân có thẩm quyền phải thông báo cho thuyền trưởng và các cơ quan liên quan biết lý do và phải làm thủ tục cho tàu thuyền rời cảng biển ngay khi lý do nêu trên không còn.

Điều 99. Thẩm quyền, trình tự, thủ tục cho tàu thuyền đến, rời cảng biển

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

Mục 4. CẢNG CẠN

Điều 100. Chức năng của cảng cạn

1. Nhận và gửi hàng hóa được vận chuyển bằng container.

2. Đóng hàng hóa vào và dỡ hàng hóa ra khỏi container.

3. Tập kết container để vận chuyển đến cảng biển và ngược lại.

4. Kiểm tra và hoàn tất thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu.

5. Gom và chia hàng hóa lẻ đối với hàng hóa có nhiều chủ trong cùng container.

6. Tạm chứa hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và container.

7. Sửa chữa và bảo dưỡng container.

Điều 101. Tiêu chí xác định cảng cạn

1. Phải phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn đã được phê duyệt.

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

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

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

5. Bảo đảm yêu cầu về phòng, chống cháy, nổ, bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật.

Điều 102. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn

1. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn phải căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, quy hoạch phát triển giao thông vận tải.

2. Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn. Công bố và tổ chức hướng dẫn, kiểm tra thực hiện quy hoạch đã được phê duyệt.

4. Các bộ và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm:

a) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý thực hiện quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn theo quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan;

b) Bảo đảm quỹ đất để xây dựng phát triển cảng cạn theo quy hoạch đã được phê duyệt.

Điều 103. Đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn

1. Đầu tư xây dựng cảng cạn phải phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn, quy định của pháp luật về đầu tư, pháp luật về xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.

2. Tổ chức, cá nhân được đầu tư xây dựng và khai thác cảng cạn theo quy định của pháp luật.

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

Điều 104. Thẩm quyền công bố mở, tạm dừng, đóng cảng cạn và trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước tại cảng cạn

1. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố mở, tạm dừng và đóng cảng cạn.

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

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

Chương V
AN TOÀN HÀNG HẢI, AN NINH HÀNG HẢI, LAO ĐỘNG HÀNG HẢI VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

Điều 105. Bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường

1. Tàu biển Việt Nam chỉ được sử dụng vào mục đích đã đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam khi cấu trúc, trang thiết bị, các giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển, định biên và chuyên môn của thuyền bộ phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Tàu biển, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi khi hoạt động trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam phải tuân theo chỉ dẫn của các báo hiệu hàng hải và chấp hành quy tắc phòng ngừa đâm va theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

3. Trong luồng hàng hải, tại các vị trí cần thiết ven bờ biển, trên đảo, tại vùng nước có chướng ngại vật, công trình khác trên biển và vùng nước cảng biển mà tàu biển được phép hoạt động, phải thiết lập báo hiệu hàng hải theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

4. Tàu biển chuyên dùng để vận chuyển dầu mỏ, chế phẩm từ dầu mỏ hoặc hàng hóa nguy hiểm khác bắt buộc phải có bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu về ô nhiễm môi trường khi hoạt động trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam.

5. Tàu biển nước ngoài có động cơ chạy bằng năng lượng hạt nhân, tàu vận chuyển chất phóng xạ chỉ được vào hoạt động trong vùng nước cảng biển, nội thủy và lãnh hải Việt Nam sau khi được Thủ tướng Chính phủ cho phép.

6. Tổ chức, cá nhân hoạt động tại cảng biển và vùng biển Việt Nam phải chấp hành các quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường.

Điều 106. An ninh tàu biển và an ninh cảng biển

1. Tàu biển chở khách, tàu biển chở hàng từ 500 GT trở lên và giàn di động mang cờ quốc tịch Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế phải có kế hoạch an ninh tàu biển theo quy định.

2. Cảng biển Việt Nam có tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài và tàu thuyền Việt Nam quy định tại khoản 1 Điều này phải có kế hoạch an ninh cảng biển theo quy định.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết việc xây dựng, đánh giá, phê duyệt kế hoạch an ninh tàu biển, kế hoạch an ninh cảng biển và kế hoạch an ninh khu nước, vùng nước; quy định việc cấp giấy chứng nhận liên quan đến an ninh tàu biển, an ninh cảng biển.

Điều 107. Truyền phát thông tin an ninh hàng hải

1. Thông tin an ninh hàng hải là những thông tin về hành vi ngăn cản bất hợp pháp đối với hành trình của tàu biển hoặc nguy cơ đã hoặc có thể xảy ra sự cố an ninh đối với tàu biển.

2. Tàu biển hoạt động trong vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam khi gặp vấn đề về an ninh hàng hải phải phát tín hiệu an ninh theo quy định.

3. Tàu biển khác khi nhận được thông tin an ninh hàng hải của bất kỳ tàu biển nào hoạt động trên biển có nghĩa vụ truyền phát thông tin cho cơ quan, tổ chức có trách nhiệm của quốc gia đó.

4. Cơ quan tiếp nhận thông tin an ninh hàng hải có trách nhiệm tổ chức thường trực 24/24 giờ trong ngày để xử lý thông tin và truyền phát kịp thời thông tin an ninh hàng hải cho các cơ quan liên quan.

5. Chính phủ quy định việc công bố, tiếp nhận, xử lý và truyền phát thông tin an ninh hàng hải.

Điều 108. Bảo đảm an toàn hàng hải

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

a) Tổ chức và quản lý bảo đảm an toàn hàng hải;

b) Cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải.

2. Tổ chức và quản lý bảo đảm an toàn hàng hải là việc thiết lập và vận hành hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải, bao gồm việc quy hoạch, quản lý đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, tổ chức khai thác hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải; tiêu chuẩn hóa, đánh giá, giám sát bảo đảm chất lượng cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải.

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

a) Thiết lập, vận hành, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải, luồng hàng hải và tuyến hàng hải;

b) Khảo sát, xây dựng và phát hành hải đồ vùng nước cảng biển, luồng hàng hải và tuyến hàng hải;

c) Thông báo hàng hải;

d) Điều tiết bảo đảm an toàn hàng hải;

đ) Xây dựng và phát hành tài liệu, ấn phẩm an toàn hàng hải;

e) Thông tin điện tử hàng hải;

g) Hoa tiêu hàng hải;

h) Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải;

i) Thanh thải chướng ngại vật ảnh hưởng đến an toàn hàng hải;

k) Các dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải khác theo quy định của pháp luật.

4. Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải phải đáp ứng đầy đủ điều kiện về trang thiết bị, nguồn tài chính, nhân lực theo quy định của pháp luật.

5. Chính phủ quy định điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải.

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức và quản lý công tác bảo đảm an toàn hàng hải.

Điều 109. Tuyến hàng hải trong lãnh hải Việt Nam

1. Tuyến hàng hải là đường đi của tàu thuyền trong lãnh hải Việt Nam, được giới hạn bởi các điểm có vị trí, tọa độ do cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác định, công bố để chỉ dẫn cho tàu thuyền khi hoạt động trong lãnh hải Việt Nam.

2. Việc thiết lập tuyến hàng hải trong lãnh hải Việt Nam phục vụ cho việc đi qua không gây hại và bảo đảm an toàn hàng hải của tàu thuyền phải phù hợp với pháp luật của Việt Nam, Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 và điều ước quốc tế khác liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 110. Thiết lập, công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam

1. Bộ Giao thông vận tải thực hiện thiết lập, công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam trên cơ sở đề nghị của Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải.

2. Bộ Ngoại giao phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan thông báo cho các tổ chức quốc tế về tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế có liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 111. Nội dung công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam

1. Tên tuyến hàng hải.

2. Vị trí, tọa độ và thông số kỹ thuật của tuyến hàng hải.

3. Thông tin liên quan đến phân luồng giao thông.

4. Các chỉ dẫn cho tàu thuyền hoạt động trên tuyến hàng hải.

5. Các thông tin cần thiết khác.

Điều 112. Hình thức công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam

1. Việc công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam được thực hiện bằng các hình thức sau đây:

a) Phát hành hải đồ hoặc tài liệu bằng giấy hoặc điện tử liên quan phục vụ cho việc đi biển;

b) Truyền phát thông báo hàng hải;

c) Lập danh bạ tuyến hàng hải và luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam;

d) Các hình thức phù hợp khác theo quy định của pháp luật.

2. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải có trách nhiệm:

a) Tổ chức phát thông báo hàng hải đối với tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam đã công bố theo quy định;

b) Tổ chức lập, phát hành danh bạ các tuyến hàng hải và luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam.

3. Kinh phí lập và phát hành danh bạ tuyến hàng hải trong lãnh hải Việt Nam được lấy từ nguồn ngân sách nhà nước và các nguồn kinh phí hợp pháp khác.

Điều 113. Thanh tra, kiểm tra về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường đối với tàu biển

1. Tàu biển khi hoạt động tại vùng nước cảng biển, nội thủy và lãnh hải Việt Nam phải chịu sự thanh tra, kiểm tra của Thanh tra hàng hải và Cảng vụ hàng hải về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Việc thanh tra, kiểm tra quy định tại khoản 1 Điều này phải được tiến hành theo đúng pháp luật và không được làm ảnh hưởng đến khả năng an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, các điều kiện về lao động hàng hải, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường của tàu biển.

3. Chủ tàu và thuyền trưởng có trách nhiệm tạo điều kiện để các cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều này tiến hành thanh tra, kiểm tra tàu biển.

4. Chủ tàu và thuyền trưởng có trách nhiệm sửa chữa, khắc phục các khiếm khuyết của tàu biển về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường theo yêu cầu của Thanh tra hàng hải, Cảng vụ hàng hải.

Điều 114. Tạm giữ tàu biển

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

1. Đang trong quá trình điều tra tai nạn hàng hải mà việc tạm giữ là cần thiết để phục vụ công tác điều tra;

2. Chưa nộp đủ tiền phạt vi phạm hành chính theo quy định của pháp luật;

3. Có hành vi vi phạm pháp luật thuộc trường hợp bị tạm giữ phương tiện theo quy định của pháp luật.

Điều 115. Thẩm quyền tạm giữ và thời hạn tạm giữ tàu biển

1. Giám đốc Cảng vụ hàng hải có quyền tạm giữ tàu biển quy định tại khoản 1 Điều 114 của Bộ luật này trong thời hạn không quá 05 ngày.

Trường hợp cần kéo dài thời hạn để thu thập chứng cứ điều tra tai nạn hàng hải xảy ra trong vùng nước cảng biển thì Giám đốc Cảng vụ hàng hải báo cáo Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải xem xét, quyết định gia hạn tạm giữ nhưng không quá 05 ngày; trường hợp tai nạn xảy ra ngoài vùng nước cảng biển thì thời gian gia hạn tạm giữ tàu biển do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định.

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

2. Người có thẩm quyền tạm giữ tàu biển theo Luật xử lý vi phạm hành chính có quyền tạm giữ tàu biển quy định tại khoản 2 Điều 114 của Bộ luật này. Việc tạm giữ tàu biển chấm dứt ngay sau khi tiền phạt vi phạm hành chính được nộp hoặc được bảo lãnh thanh toán đầy đủ.

3. Thẩm quyền và thời hạn tạm giữ tàu biển quy định tại khoản 3 Điều 114 của Bộ luật này theo quy định của pháp luật.

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

Điều 116. Thủ tục tạm giữ tàu biển

1. Người có thẩm quyền quy định tại Điều 115 của Bộ luật này ra quyết định tạm giữ tàu biển đối với các trường hợp quy định tại Điều 114 của Bộ luật này. Quyết định tạm giữ tàu biển phải được gửi ngay cho thuyền trưởng tàu bị tạm giữ, Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan tại cảng biển.

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

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

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

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

Điều 117. Khiếu nại và giải quyết khiếu nại quyết định tạm giữ tàu biển

Thuyền trưởng hoặc chủ tàu, người khai thác tàu có quyền khiếu nại quyết định tạm giữ tàu biển. Trình tự, thủ tục giải quyết khiếu nại thực hiện theo quy định của pháp luật về khiếu nại.

Điều 118. Kháng nghị hàng hải

1. Kháng nghị hàng hải là văn bản do thuyền trưởng lập, công bố hoàn cảnh tàu biển gặp phải và những biện pháp thuyền trưởng đã áp dụng để khắc phục hoàn cảnh đó, hạn chế tổn thất xảy ra, bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho chủ tàu và những người có liên quan.

2. Khi tàu biển, người hoặc hàng hóa vận chuyển trên tàu bị tổn thất hoặc nghi ngờ có tổn thất do gặp tai nạn, sự cố thì thuyền trưởng phải lập kháng nghị hàng hải và trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại khoản 3 Điều này để xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải.

3. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải tại Việt Nam là Cảng vụ hàng hải hoặc Ủy ban nhân dân cấp xã nơi gần nhất.

Cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải tại nước ngoài là cơ quan đại diện của Việt Nam nơi gần nhất hoặc cơ quan, tổ chức có thẩm quyền của quốc gia nơi tàu biển hoạt động.

4. Kháng nghị hàng hải được lập, xác nhận bằng tiếng Việt hoặc tiếng Anh; trường hợp kháng nghị hàng hải được lập bằng tiếng Anh thì theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải, thuyền trưởng phải trình kèm theo bản dịch bằng tiếng Việt.

5. Quy định về kháng nghị hàng hải cũng được áp dụng đối với các loại tàu thuyền khác hoạt động trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam.

6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể thủ tục trình và xác nhận kháng nghị hàng hải.

Điều 119. Giá trị pháp lý của kháng nghị hàng hải

1. Kháng nghị hàng hải được xác nhận theo quy định của Bộ luật này có giá trị chứng cứ khi giải quyết tranh chấp có liên quan.

2. Kháng nghị hàng hải đã được xác nhận không miễn trừ trách nhiệm của thuyền trưởng đối với sự kiện có liên quan.

Điều 120. Thời hạn trình kháng nghị hàng hải

1. Nếu tai nạn, sự cố xảy ra trong khi tàu hành trình trên biển thì kháng nghị hàng hải phải được trình cơ quan có thẩm quyền xác nhận chậm nhất 24 giờ kể từ khi tàu ghé vào cảng biển đầu tiên.

2. Nếu tai nạn, sự cố xảy ra tại cảng biển Việt Nam thì kháng nghị hàng hải phải được trình cơ quan có thẩm quyền xác nhận chậm nhất 24 giờ kể từ khi xảy ra tai nạn, sự cố đó.

3. Nếu tai nạn, sự cố xảy ra có liên quan đến hàng hóa trong hầm hàng thì kháng nghị hàng hải phải được trình cơ quan có thẩm quyền xác nhận trước khi mở nắp hầm hàng.

4. Nếu không thể trình kháng nghị hàng hải quy định tại các khoản 1, 2 và 3 Điều này thì trong kháng nghị hàng hải phải ghi rõ lý do.

Điều 121. Trình kháng nghị hàng hải bổ sung

Thuyền trưởng có quyền lập kháng nghị hàng hải bổ sung nếu thấy cần thiết và trình cho cơ quan có thẩm quyền xác nhận.

Điều 122. Tìm kiếm và cứu nạn hàng hải

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

2. Tàu thuyền và thủy phi cơ khi phát hiện hay nhận được tín hiệu cấp cứu của người hoặc tàu khác gặp nạn trên biển, vùng nước cảng biển, nếu điều kiện thực tế cho phép và không gây nguy hiểm nghiêm trọng cho tàu và những người đang ở trên tàu của mình thì phải bằng mọi cách tiến hành cứu giúp người gặp nạn, kể cả việc phải đi chệch khỏi hành trình đã định và phải kịp thời thông báo cho tổ chức, cá nhân liên quan biết.

3. Cơ quan phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải phải sẵn sàng tổ chức và phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn kịp thời đối với người gặp nạn trong vùng tìm kiếm, cứu nạn do mình phụ trách và được quyền huy động người, phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về tổ chức và hoạt động của cơ quan phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải.

Điều 123. Tai nạn hàng hải

1. Tai nạn hàng hải là sự kiện liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển gây ra một trong những hậu quả sau: làm chết người, mất tích, bị thương nặng; làm cho tàu biển đâm va; hư hỏng nghiêm trọng đến cấu trúc tàu; làm cho tàu mất tích, chìm đắm, mắc cạn, mất khả năng điều động; làm hư hỏng kết cấu hạ tầng hàng hải hoặc gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng.

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

2. Giám đốc Cảng vụ hàng hải tổ chức điều tra tai nạn hàng hải; trong quá trình điều tra tai nạn hàng hải, nếu phát hiện có dấu hiệu cấu thành tội phạm thì chuyển hồ sơ cho cơ quan điều tra có thẩm quyền.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết việc báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải.

Điều 124. Bảo vệ công trình hàng hải

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

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

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

Điều 125. Nguyên tắc bảo vệ công trình hàng hải

1. Việc đầu tư xây dựng, quản lý khai thác, sửa chữa và bảo vệ công trình hàng hải phải tuân theo quy định có liên quan của pháp luật và các quy chuẩn kỹ thuật đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành, công bố.

2. Bộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh khi lập quy hoạch có ảnh hưởng đến công trình hàng hải phải gửi văn bản lấy ý kiến của Bộ Giao thông vận tải.

3. Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng, quản lý khai thác công trình hàng hải phải có phương án bảo vệ công trình bao gồm các nội dung cơ bản sau đây:

a) Xác định phạm vi bảo vệ công trình hàng hải theo quy định của Bộ luật này;

b) Thiết lập báo hiệu hàng hải đối với công trình hàng hải;

c) Nhân lực; địa chỉ, số điện thoại liên hệ trong thực hiện bảo vệ công trình hàng hải;

d) Phương tiện, công cụ phục vụ việc bảo vệ công trình hàng hải;

đ) Kế hoạch thực hiện bảo vệ công trình hàng hải và biện pháp kiểm tra, giám sát của chủ đầu tư hoặc người quản lý khai thác công trình;

e) Biện pháp xử lý khi xảy ra hư hỏng, tai nạn hàng hải, sự cố hoặc hành vi vi phạm ảnh hưởng đến an toàn trong khai thác công trình hàng hải;

g) Đề xuất nguyên tắc, cơ chế, cách thức phối hợp giữa chủ đầu tư hoặc người quản lý khai thác công trình với Cảng vụ hàng hải và cơ quan có thẩm quyền tại khu vực có công trình hàng hải.

Điều 126. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải

1. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải bao gồm:

a) Đối với công trình bến cảng, cầu cảng được tính từ rìa ngoài cùng của công trình đến hết giới hạn phía ngoài của vùng nước trước bến cảng, cầu cảng;

b) Đối với công trình cảng dầu khí ngoài khơi được giới hạn bởi vành đai an toàn của công trình cảng dầu khí ngoài khơi và vùng cấm hành hải, thả neo tại khu vực công trình cảng dầu khí ngoài khơi;

c) Đối với luồng hàng hải được tính từ vị trí của tâm rùa neo phao báo hiệu luồng hàng hải ra hai bên luồng được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật luồng hàng hải;

d) Đối với công trình báo hiệu hàng hải được tính từ tâm của báo hiệu hàng hải ra phía ngoài, được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật báo hiệu hàng hải;

đ) Đối với công trình hàng hải phần trên không, phần dưới mặt đất được xác định cụ thể đối với từng công trình trên cơ sở quy hoạch phát triển cảng biển và luồng hàng hải, quy chuẩn kỹ thuật và quy định có liên quan của pháp luật.

2. Cơ quan có thẩm quyền khi công bố đưa công trình hàng hải vào sử dụng phải bao gồm cả nội dung về phạm vi bảo vệ công trình hàng hải.

3. Chính phủ quy định chi tiết khoảng cách, phạm vi bảo vệ công trình hàng hải.

Điều 127. Giải quyết sự cố trong bảo vệ công trình hàng hải

1. Khi phát hiện công trình hàng hải bị xâm phạm hoặc có nguy cơ mất an toàn, chủ đầu tư, người quản lý khai thác công trình hàng hải hoặc người phát hiện có trách nhiệm báo ngay cho Cảng vụ hàng hải tại khu vực để có biện pháp xử lý kịp thời.

2. Khi nhận được thông tin, Giám đốc Cảng vụ hàng hải phải chỉ đạo chủ đầu tư người quản lý khai thác công trình áp dụng ngay biện pháp cần thiết để bảo vệ công trình hàng hải, giảm thiểu tổn hại xảy ra đối với công trình; đồng thời, thông báo cho cơ quan có thẩm quyền, chính quyền địa phương tại khu vực có công trình hàng hải để hỗ trợ, áp dụng biện pháp cần thiết ứng cứu, khắc phục sự cố, xử lý vi phạm, bảo đảm an toàn công trình.

3. Chủ đầu tư hoặc người quản lý khai thác công trình hàng hải có trách nhiệm thực hiện nghiêm chỉ đạo của Cảng vụ hàng hải, cơ quan có thẩm quyền; áp dụng các biện pháp ứng cứu, khắc phục sự cố, ngăn chặn hành vi vi phạm theo phương án bảo vệ công trình; thiết lập cảnh báo cần thiết để bảo đảm an toàn xung quanh công trình; kịp thời khắc phục hậu quả để sớm đưa công trình vào khai thác an toàn.

4. Cơ quan có thẩm quyền, chính quyền địa phương tại khu vực có công trình hàng hải khi phát hiện hành vi vi phạm hoặc nhận được thông tin về công trình hàng hải bị xâm phạm hoặc có nguy cơ mất an toàn phải khẩn trương phối hợp với Cảng vụ hàng hải tại khu vực, chủ đầu tư hoặc người quản lý khai thác công trình hàng hải để xử lý vi phạm, ứng cứu, khắc phục sự cố theo quy định của pháp luật.

Điều 128. Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng hải

1. Tàu biển khi đóng mới, cảng biển khi được xây dựng phải có trang thiết bị bảo vệ môi trường theo quy định; có kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu và hóa chất độc hại.

Cảng biển phải có phương án, biện pháp tiếp nhận, xử lý chất thải từ tàu biển theo quy định.

2. Chủ tàu, chủ cảng và tổ chức, cá nhân liên quan phải tuân thủ quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

Chương VI
BẮT GIỮ TÀU BIỂN

Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 129. Bắt giữ tàu biển

Bắt giữ tàu biển là việc không cho phép tàu biển di chuyển hoặc hạn chế di chuyển tàu biển bằng quyết định của Tòa án để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải, áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời, thi hành án dân sự và thực hiện tương trợ tư pháp.

Điều 130. Thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển

1. Tòa án nhân dân cấp tỉnh 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 thuộc địa phận các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương khác nhau thì Tòa án nhân dân cấp tỉnh 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 cấp tỉnh 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 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 cấp tỉnh.

Điều 131. Trách nhiệm do yêu cầu bắt giữ tàu biển không đúng

1. Người yêu cầu bắt giữ tàu biển phải chịu trách nhiệm trước pháp luật về yêu cầu của mình. Trong trường hợp yêu cầu bắt giữ tàu biển không đúng mà gây thiệt hại thì người yêu cầu bắt giữ tàu biển phải bồi thường thiệt hại.

2. Mọi thiệt hại xảy ra do hậu quả của việc yêu cầu bắt giữ tàu biển không đúng do các bên tự thỏa thuận giải quyết. Trong trường hợp không thỏa thuận được và có tranh chấp thì có quyền yêu cầu Tòa án hoặc Trọng tài giải quyết theo quy định của pháp luật.

3. Tòa án ra quyết định bắt giữ tàu biển không đúng với lý do yêu cầu bắt giữ tàu biển hoặc không đúng tàu biển có yêu cầu bắt giữ mà gây thiệt hại thì Tòa án phải bồi thường theo quy định của pháp luật.

Điều 132. Biện pháp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển

1. Người yêu cầu bắt giữ tàu biển phải thực hiện biện pháp bảo đảm tài chính theo một hoặc cả hai hình thức sau đây:

a) Nộp cho Tòa án chứng từ bảo lãnh bằng tài sản của ngân hàng hoặc tổ chức tín dụng khác hoặc của cá nhân, cơ quan, tổ chức khác;

b) Gửi một khoản tiền hoặc giấy tờ có giá theo quyết định buộc thực hiện biện pháp bảo đảm tài chính của Tòa án vào tài khoản phong tỏa tại ngân hàng nơi có trụ sở của Tòa án có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển trong thời hạn chậm nhất là 48 giờ kể từ thời điểm nhận được quyết định đó.

2. Giá trị bảo đảm tài chính do Tòa án ấn định tương đương với tổn thất hoặc thiệt hại có thể phát sinh do hậu quả của việc yêu cầu bắt giữ tàu biển không đúng.

Điều 133. Lệ phí bắt giữ tàu biển

1. Người yêu cầu bắt giữ tàu biển phải nộp lệ phí theo quy định của pháp luật.

2. Lệ phí bắt giữ tàu biển được nộp cho Tòa án có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển quy định tại Điều 130 của Bộ luật này trong thời hạn 48 giờ kể từ thời điểm Tòa án có yêu cầu nộp lệ phí.

Điều 134. Tài liệu, chứng cứ kèm theo đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển hoặc văn bản yêu cầu thả tàu biển đang bị bắt giữ

1. Khi yêu cầu bắt giữ hoặc thả tàu biển, người đề nghị phải gửi đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển hoặc văn bản yêu cầu thả tàu biển đang bị bắt giữ kèm theo tài liệu, chứng cứ chứng minh cho yêu cầu bắt giữ tàu biển hoặc thả tàu biển đang bị bắt giữ là có căn cứ, hợp pháp.

2. Trường hợp tài liệu, chứng cứ chứng minh cho yêu cầu bắt giữ tàu biển hoặc thả tàu biển đang bị bắt giữ bằng tiếng nước ngoài thì phải gửi kèm theo bản dịch sang tiếng Việt và được chứng thực hợp pháp theo quy định của pháp luật Việt Nam. Đối với tài liệu, giấy tờ do cơ quan có thẩm quyền nước ngoài lập, cấp, xác nhận theo pháp luật nước ngoài thì phải được hợp pháp hóa lãnh sự, trừ trường hợp được miễn theo quy định của điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 135. Thông báo việc thực hiện quyết định bắt giữ tàu biển, quyết định thả tàu biển đang bị bắt giữ

1. Giám đốc Cảng vụ có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho Tòa án, Cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải và các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan tại cảng biết về việc thực hiện quyết định bắt giữ tàu biển hoặc quyết định thả tàu biển đang bị bắt giữ.

2. Thuyền trưởng có trách nhiệm thông báo cho chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu và những người có lợi ích liên quan biết về việc tàu biển bị bắt giữ hoặc được thả.

Điều 136. Nghĩa vụ của chủ tài sản trong thời gian tàu biển bị bắt giữ

1. Chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu có trách nhiệm cung cấp kinh phí bảo đảm duy trì hoạt động an toàn của tàu biển bị bắt giữ.

2. Trường hợp chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu không cung cấp hoặc không còn khả năng cung cấp kinh phí duy trì hoạt động an toàn của tàu biển, thuyền trưởng, đại lý của chủ tàu có trách nhiệm áp dụng biện pháp cần thiết bảo đảm duy trì hoạt động an toàn của tàu biển bị bắt giữ.

3. Trường hợp cơ quan thực hiện việc bắt giữ tàu biển cung cấp tài chính duy trì hoạt động an toàn của tàu biển, chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu có trách nhiệm thanh toán mọi chi phí liên quan đến việc duy trì hoạt động của tàu biển trong thời gian bị bắt giữ cho cơ quan thực hiện việc bắt giữ tàu biển nếu yêu cầu bắt giữ tàu biển là đúng.

Điều 137. Thả tàu biển sau khi bị bắt giữ

1. Tàu biển được thả trong trường hợp sau đây:

a) Sau khi chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu đã thực hiện biện pháp bảo đảm thay thế hoặc đã thanh toán đủ khoản nợ và chi phí liên quan trong quá trình tàu biển bị bắt giữ;

b) Quyết định bắt giữ tàu biển đã bị hủy;

c) Thời hạn bắt giữ tàu biển theo quyết định bắt giữ tàu biển đã hết.

2. Trường hợp không có sự thỏa thuận giữa các bên về mức độ và hình thức bảo đảm thay thế, Tòa án sẽ quyết định mức độ và hình thức bảo đảm thay thế nhưng không vượt quá giá trị tàu biển bị bắt giữ. Người yêu cầu bắt giữ tàu biển không có quyền thực hiện bất cứ hành động nào xâm phạm tài sản hoặc quyền lợi khác của chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu.

3. Tàu biển có thể được thả theo yêu cầu của chính người đã yêu cầu bắt giữ; trong trường hợp này, mọi phí tổn liên quan do người yêu cầu bắt giữ tàu biển thanh toán.

Điều 138. Áp dụng pháp luật trong việc bắt giữ tàu biển

1. Việc bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải được thực hiện theo quy định tại Mục 2 Chương này và pháp luật về thủ tục bắt giữ tàu biển.

2. Việc bắt giữ tàu biển trong trường hợp áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời, để bảo đảm thi hành án dân sự và thực hiện tương trợ tư pháp được thực hiện theo pháp luật về tố tụng dân sự, về thủ tục bắt giữ tàu biển và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Mục 2. BẮT GIỮ TÀU BIỂN ĐỂ BẢO ĐẢM GIẢI QUYẾT KHIẾU NẠI HÀNG HẢI

Điều 139. Khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền bắt giữ tàu biển

Khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền bắt giữ tàu biển là khiếu nại trong các trường hợp sau đây:

1. Các trường hợp quy định tại Điều 41 của Bộ luật này;

2. Thiệt hại hoặc đe dọa gây thiệt hại do tàu biển gây ra cho môi trường hoặc các lợi ích liên quan; các biện pháp được áp dụng để ngăn ngừa, hạn chế hoặc loại bỏ thiệt hại này; tiền bồi thường cho thiệt hại đó; chi phí hợp lý cho các biện pháp thực tế đã được áp dụng hoặc sẽ được áp dụng để khôi phục lại môi trường; tổn thất đã xảy ra hoặc có thể xảy ra đối với bên thứ ba liên quan đến thiệt hại đó; thiệt hại, chi phí hoặc tổn thất tương tự quy định tại khoản này;

3. Chi phí liên quan đến việc nâng, di chuyển, trục vớt, phá hủy hoặc làm vô hại xác tàu biển bị chìm đắm, mắc cạn hoặc bị từ bỏ, trong đó bao gồm bất kỳ đồ vật đang có hoặc đã có trên tàu biển và các chi phí hoặc phí tổn liên quan đến việc bảo quản tàu biển đã bị từ bỏ và chi phí cho thuyền viên của tàu biển;

4. Thỏa thuận liên quan đến việc sử dụng hoặc thuê tàu biển, mặc dù được quy định trong hợp đồng thuê tàu hay bằng hình thức khác;

5. Thỏa thuận liên quan đến vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách trên tàu biển, mặc dù có quy định trong hợp đồng thuê tàu hoặc bằng hình thức khác;

6. Tổn thất hoặc thiệt hại liên quan đến hàng hóa, bao gồm cả hành lý được vận chuyển trên tàu biển;

7. Tổn thất chung;

8. Lai dắt tàu biển;

9. Sử dụng hoa tiêu hàng hải;

10. Hàng hóa, vật liệu, thực phẩm, nhiên liệu, thiết bị (kể cả container) được cung ứng hoặc dịch vụ cung cấp cho mục đích hoạt động, quản lý, bảo quản và bảo dưỡng tàu biển;

11. Đóng mới, hoán cải, phục hồi, sửa chữa hoặc trang bị cho tàu biển;

12. Khoản tiền thanh toán được thực hiện thay mặt chủ tàu;

13. Phí bảo hiểm do chủ tàu hoặc người nhân danh chủ tàu hoặc người thuê tàu trần trả;

14. Khoản hoa hồng, chi phí môi giới hoặc chi phí đại lý liên quan đến tàu biển mà chủ tàu, người thuê tàu trần hoặc người được ủy quyền phải trả;

15. Tranh chấp về quyền sở hữu tàu biển;

16. Tranh chấp giữa các đồng sở hữu tàu biển về sử dụng tàu biển hoặc khoản thu nhập được từ tàu biển;

17. Thế chấp tàu biển;

18. Tranh chấp phát sinh từ hợp đồng mua bán tàu biển.

Người có khiếu nại hàng hải quy định tại Điều này có quyền yêu cầu Tòa án có thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều 130 của Bộ luật này quyết định bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải.

Điều 140. Điều kiện bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải

1. Khi có yêu cầu bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 139 của Bộ luật này thì Tòa án quyết định bắt giữ tàu biển trong các trường hợp sau đây:

a) Chủ tàu là người chịu trách nhiệm đối với khiếu nại hàng hải tại thời điểm phát sinh khiếu nại hàng hải và vẫn là chủ tàu tại thời điểm bắt giữ tàu biển;

b) Người thuê tàu trần là người chịu trách nhiệm đối với khiếu nại hàng hải tại thời điểm phát sinh khiếu nại hàng hải và vẫn là người thuê tàu trần hoặc là chủ tàu tại thời điểm bắt giữ tàu biển;

c) Khiếu nại hàng hải này trên cơ sở của việc thế chấp tàu biển đó;

d) Khiếu nại hàng hải này liên quan đến quyền sở hữu hoặc chiếm hữu tàu biển đó;

đ) Khiếu nại hàng hải này được bảo đảm bằng một quyền cầm giữ hàng hải liên quan đến tàu biển đó.

2. Việc bắt giữ tàu biển cũng được tiến hành đối với một hoặc nhiều tàu biển khác thuộc quyền sở hữu của người phải chịu trách nhiệm đối với khiếu nại hàng hải và tại thời điểm khiếu nại hàng hải đó phát sinh mà người đó là:

a) Chủ sở hữu của tàu biển liên quan đến việc phát sinh khiếu nại hàng hải;

b) Người thuê tàu trần, người thuê tàu định hạn hoặc người thuê tàu chuyến của tàu biển liên quan đến việc phát sinh khiếu nại hàng hải.

3. Quy định tại khoản 2 Điều này không áp dụng đối với khiếu nại hàng hải liên quan đến quyền sở hữu tàu biển.

Điều 141. Thời hạn bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải

1. Thời hạn bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải tối đa là 30 ngày kể từ ngày tàu biển bị bắt giữ.

2. Trong thời hạn tàu biển bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải, nếu người yêu cầu bắt giữ tàu biển khởi kiện vụ án tại Tòa án hoặc yêu cầu Trọng tài giải quyết tranh chấp và tiếp tục có yêu cầu bắt giữ tàu biển, thì thời hạn bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải chấm dứt khi Tòa án có quyết định áp dụng hay không áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời bắt giữ tàu biển.

Điều 142. Căn cứ thả tàu biển đang bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải

1. Tàu biển đang bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải sẽ được thả ngay khi có một trong các căn cứ sau đây:

a) Sau khi chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu thực hiện những biện pháp bảo đảm thay thế hoặc thanh toán đủ khoản nợ;

b) Nghĩa vụ về tài sản của chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu đã có người khác bảo lãnh thực hiện thay hoặc có thư cam kết của tổ chức bảo hiểm có uy tín. Bộ Tài chính thông báo danh sách các tổ chức bảo hiểm có uy tín;

c) Theo yêu cầu của chính người đã yêu cầu bắt giữ tàu biển;

d) Quyết định bắt giữ tàu biển đã bị hủy;

đ) Thời hạn bắt giữ tàu biển theo quyết định của Tòa án đã hết.

2. Biện pháp bảo đảm thay thế do các bên thỏa thuận. Trong trường hợp không có sự thỏa thuận giữa các bên về mức độ và hình thức bảo đảm thay thế thì Tòa án quyết định mức độ và hình thức bảo đảm thay thế nhưng không được vượt quá giá trị tàu biển bị bắt giữ hoặc nghĩa vụ tài sản là căn cứ cho việc bắt giữ tàu biển trong trường hợp nghĩa vụ tài sản nhỏ hơn giá trị của tàu biển.

Điều 143. Yêu cầu thả tàu biển đang bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải

Khi có một trong các căn cứ quy định tại các điểm a, b và c khoản 1 Điều 142 của Bộ luật này, chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu, thuyền trưởng, người đã yêu cầu bắt giữ tàu biển và những người khác có liên quan có quyền yêu cầu thả tàu biển đang bị bắt giữ.

Điều 144. Bắt giữ lại tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải

1. Tàu biển bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải đã được thả hoặc đã có biện pháp bảo đảm thay thế được thực hiện đối với khiếu nại hàng hải thì không thể bị bắt giữ lại trên cơ sở cùng một khiếu nại hàng hải đó, trừ trường hợp sau đây:

a) Tổng giá trị bảo đảm thay thế đã nộp vẫn chưa đủ để thực hiện nghĩa vụ về tài sản, nếu tổng giá trị bảo đảm đó nhỏ hơn giá trị của tàu biển được thả;

b) Người bảo lãnh thực hiện nghĩa vụ tài sản thay cho chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu không thực hiện hoặc không thể thực hiện được một phần hoặc toàn bộ nghĩa vụ tài sản đã bảo lãnh;

c) Việc thả tàu hoặc việc hủy biện pháp bảo đảm thay thế đã được thực hiện theo yêu cầu của người yêu cầu bắt giữ tàu biển trên cơ sở những lý do chính đáng;

d) Người yêu cầu bắt giữ tàu biển không thể ngăn cản được việc thả tàu hoặc việc hủy biện pháp bảo đảm đó mặc dù đã áp dụng những biện pháp cần thiết.

2. Không coi là tàu biển được thả nếu việc thả tàu biển không có quyết định thả tàu biển của Tòa án có thẩm quyền hoặc tàu biển trốn thoát khỏi nơi bắt giữ, trừ trường hợp quyết định bắt giữ tàu biển đã bị hủy hoặc thời hạn bắt giữ tàu biển theo quyết định của Tòa án đã hết.

3. Thủ tục bắt giữ lại tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải được thực hiện theo thủ tục bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải quy định tại Mục này.

Chương VII
HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 145. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

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

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

Điều 146. Các loại hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

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

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

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

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

Điều 147. Các bên liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

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

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

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

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

5. Người nhận hàng là người có quyền nhận hàng quy định tại Điều 162 và Điều 187 của Bộ luật này.

Điều 148. Chứng từ vận chuyển

1. Chứng từ vận chuyển bao gồm vận đơn, vận đơn suốt đường biển, giấy gửi hàng đường biển và chứng từ vận chuyển khác. Mẫu vận đơn, vận đơn suốt đường biển do doanh nghiệp phát hành và phải được gửi, lưu tại cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải.

2. Vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển 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 149. Giá và phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển

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

Phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển (nếu có) là khoản tiền trả thêm cho người vận chuyển ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển.

2. Doanh nghiệp thực hiện việc niêm yết giá theo quy định của pháp luật về giá và niêm yết phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển theo quy định của Chính phủ.

Điều 150. Nghĩa vụ của người vận chuyển

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

Điều 151. Miễn trách nhiệm của người vận chuyển

1. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường đối với mất mát, hư hỏng hàng hóa do việc tàu biển không đủ khả năng đi biển, nếu đã thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ quy định tại Điều 150 của Bộ luật này. Trong trường hợp này, người vận chuyển có nghĩa vụ chứng minh đã thực hiện nhiệm vụ một cách mẫn cán.

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

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

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

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

d) Thiên tai;

đ) Chiến tranh;

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

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

h) Hạn chế về phòng dịch;

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

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

l) Bạo động hoặc gây rối;

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Nguyên nhân bất khả kháng;

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

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

Điều 152. Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển

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

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

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

2. Khi container hoặc công cụ tương tự được dùng để đóng hàng hóa thì mỗi kiện hoặc đơn vị hàng hóa đã ghi trong chứng từ vận chuyển, đã đóng vào công cụ được coi là một kiện hoặc 01 đơn vị hàng hóa quy định tại khoản 1 Điều này. Trường hợp chứng từ vận chuyển không ghi rõ số kiện hoặc đơn vị hàng hóa thì container hoặc công cụ đó chỉ được xem là 01 kiện hoặc 01 đơn vị hàng hóa.

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

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

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

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

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

Điều 153. Mất quyền giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển

1. Người vận chuyển mất quyền giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển quy định tại Điều 152 của Bộ luật này nếu người khiếu nại chứng minh được mất mát, hư hỏng hàng hóa là hậu quả do người vận chuyển đã có hành vi cố ý gây mất mát, hư hỏng, chậm trả hàng hoặc cẩu thả và biết rằng việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm trả hàng đó có thể xảy ra.

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

Điều 154. Nghĩa vụ của người giao hàng

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

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

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

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

Điều 155. Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm

1. Người vận chuyển có quyền dỡ hàng hóa khỏi tàu biển, hủy bỏ hoặc làm mất khả năng gây hại của hàng hóa dễ nổ, dễ cháy hoặc hàng hóa nguy hiểm khác mà không phải bồi thường

và vẫn được thu đủ giá dịch vụ vận chuyển, nếu số hàng hóa đó đã được khai báo sai hoặc do người vận chuyển không được thông báo trước và cũng không thể nhận biết được về những đặc tính nguy hiểm của hàng hóa khi bốc hàng theo sự hiểu biết nghiệp vụ thông thường.

Người giao hàng phải chịu trách nhiệm về các tổn thất phát sinh.

2. Trong trường hợp người vận chuyển đã nhận bốc lên tàu biển những hàng hóa nguy hiểm, mặc dù đã được thông báo trước hoặc đã nhận biết được tính chất nguy hiểm của hàng hóa đó theo sự hiểu biết nghiệp vụ thông thường và đã thực hiện các biện pháp bảo quản theo đúng quy định, nhưng khi hàng hóa đó đe dọa sự an toàn của tàu, người và hàng hóa trên tàu thì người vận chuyển có quyền xử lý theo quy định tại khoản 1 Điều này. Trong trường hợp này, người vận chuyển chịu trách nhiệm về tổn thất phát sinh theo các nguyên tắc về tổn thất chung và chỉ được thu giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế.

Giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế là giá dịch vụ vận chuyển được tính trên cơ sở tỷ lệ giữa quãng đường mà hàng hóa được vận chuyển trong thực tế so với toàn bộ quãng đường vận chuyển đã thỏa thuận trong hợp đồng, cũng như trên cơ sở tỷ lệ giữa sự đầu tư chi phí, thời gian, sự rủi ro hoặc khó khăn thông thường liên quan đến quãng đường vận chuyển đã thực hiện so với quãng đường vận chuyển còn lại.

Điều 156. Miễn trách nhiệm của người giao hàng

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

Điều 157. Thanh toán giá dịch vụ vận chuyển

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

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

Các khoản nợ này bao gồm giá dịch vụ vận chuyển, các chi phí khác theo quy định tại khoản 1 Điều này và chi phí đóng góp vào tổn thất chung, tiền công cứu hộ được phân bổ cho hàng hóa.

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

Điều 158. Giá dịch vụ vận chuyển trong trường hợp hàng hóa bị thiệt hại

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

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

Điều 159. Ký phát vận đơn

1. Theo yêu cầu của người giao hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ ký phát cho người giao hàng một bộ vận đơn.

2. Vận đơn có thể được ký phát dưới dạng sau đây:

a) Ghi rõ tên người nhận hàng, gọi là vận đơn đích danh;

b) Ghi rõ tên người giao hàng hoặc tên những người do người giao hàng chỉ định phát lệnh trả hàng, gọi là vận đơn theo lệnh;

c) Không ghi rõ tên người nhận hàng hoặc người phát lệnh trả hàng, gọi là vận đơn vô danh.

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

Điều 160. Nội dung của vận đơn

1. Vận đơn bao gồm nội dung sau đây:

a) Tên và trụ sở chính của người vận chuyển;

b) Tên người giao hàng;

c) Tên người nhận hàng hoặc ghi rõ vận đơn được ký phát dưới dạng vận đơn theo lệnh hoặc vận đơn vô danh;

d) Tên tàu biển;

đ) Tên hàng, mô tả về chủng loại, kích thước, thể tích, số lượng đơn vị, trọng lượng hoặc giá trị hàng hóa, nếu xét thấy cần thiết;

e) Mô tả tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hóa;

g) Ký, mã hiệu và đặc điểm nhận biết hàng hóa mà người giao hàng đã thông báo bằng văn bản trước khi bốc hàng lên tàu biển và được đánh dấu trên từng đơn vị hàng hóa hoặc bao bì;

h) Giá dịch vụ vận chuyển và các khoản thu khác của người vận chuyển; phương thức thanh toán;

i) Nơi bốc hàng và cảng nhận hàng;

k) Cảng trả hàng hoặc chỉ dẫn thời gian, địa điểm sẽ chỉ định cảng trả hàng;

l) Số bản vận đơn gốc đã ký phát cho người giao hàng;

m) Thời điểm và địa điểm ký phát vận đơn;

n) Chữ ký của người vận chuyển hoặc thuyền trưởng hoặc đại diện khác có thẩm quyền của người vận chuyển.

Trong vận đơn, nếu thiếu một hoặc một số nội dung quy định tại khoản này nhưng phù hợp với quy định tại Điều 148 của Bộ luật này thì không ảnh hưởng đến giá trị pháp lý của vận đơn.

2. Trường hợp tên người vận chuyển không được xác định cụ thể trong vận đơn thì chủ tàu được coi là người vận chuyển. Trường hợp vận đơn được lập theo quy định tại khoản 1 Điều này ghi không chính xác hoặc không đúng sự thật về người vận chuyển thì chủ tàu chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất phát sinh và sau đó được quyền yêu cầu người vận chuyển bồi hoàn.

Điều 161. Ghi chú trong vận đơn

1. Người vận chuyển có quyền ghi chú trong vận đơn nhận xét của mình nếu có nghi vấn về tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hóa.

2. Người vận chuyển có quyền từ chối ghi trong vận đơn sự mô tả về hàng hóa, nếu có đủ căn cứ nghi ngờ tính chính xác về lời khai báo của người giao hàng ở thời điểm bốc hàng hoặc khi không có điều kiện xác minh.

3. Người vận chuyển có quyền từ chối ghi trong vận đơn ký, mã hiệu hàng hóa, nếu chúng chưa được đánh dấu rõ ràng trên từng kiện hàng hoặc bao bì, bảo đảm dễ nhận thấy khi chuyến đi kết thúc.

4. Trường hợp hàng hóa được đóng gói trước khi giao cho người vận chuyển thì người vận chuyển có quyền ghi vào vận đơn là không biết rõ nội dung bên trong.

5. Người vận chuyển không chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc tổn thất liên quan đến hàng hóa trong mọi trường hợp, nếu người giao hàng đã cố tình khai gian về chủng loại, giá trị của hàng hóa khi bốc hàng và khai báo đó đã được ghi nhận vào vận đơn.

Điều 162. Chuyển nhượng vận đơn

1. Vận đơn theo lệnh được chuyển nhượng bằng cách ký hậu vận đơn. Người ký hậu cuối cùng có quyền phát lệnh trả hàng trong vận đơn theo lệnh là người nhận hàng hợp pháp.

2. Vận đơn vô danh được chuyển nhượng bằng cách người vận chuyển trao vận đơn vô danh đó cho người được chuyển nhượng. Người xuất trình vận đơn vô danh là người nhận hàng hợp pháp.

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

Điều 163. Thay vận đơn bằng chứng từ vận chuyển khác

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

Điều 164. Áp dụng đối với vận đơn suốt đường biển

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

Điều 165. Quyền định đoạt hàng hóa của người giao hàng

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

2. Các quyền quy định tại khoản 1 Điều này không được áp dụng, nếu việc thực hiện gây ra sự chậm trễ đáng kể cho việc bắt đầu chuyến đi, trừ trường hợp người vận chuyển đồng ý.

Điều 166. Nghĩa vụ trả hàng

Khi tàu biển đến cảng trả hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ trả hàng cho người nhận hàng hợp pháp nếu có vận đơn gốc, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác có giá trị để nhận hàng quy định tại Điều 162 của Bộ luật này. Sau khi hàng hóa đã được trả, các chứng từ vận chuyển còn lại không còn giá trị để nhận hàng.

Điều 167. Xử lý hàng hóa bị lưu giữ

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

2. Người vận chuyển có quyền thực hiện theo quy định tại khoản 1 Điều này, nếu có nhiều người cùng xuất trình vận đơn, vận đơn suốt đường biển, giấy 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 168. Tiền bán đấu giá hàng hoá

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 167 của Bộ luật này, số tiền còn thừa phải được gửi vào ngân hàng để trả lại cho người có quyền nhận số tiền đó.

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

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

Điều 169. Thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hoá

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.

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

Điều 170. Thời điểm phát sinh và chấm dứt trách nhiệm của người vận chuyển

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

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

3. Việc trả hàng kết thúc trong trường hợp sau đây:

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

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

4. Các bên tham gia hợp đồng vận chuyển chỉ có quyền thỏa thuận về việc giảm trách nhiệm của người vận chuyển trong trường hợp sau đây:

a) Khoảng thời gian từ khi nhận hàng đến trước khi bốc hàng lên tàu biển và khoảng thời gian từ khi kết thúc dỡ hàng đến khi trả xong hàng;

b) Vận chuyển động vật sống;

c) Vận chuyển hàng hóa trên boong.

Điều 171. Nghĩa vụ của người vận chuyển hàng hóa theo chứng từ vận chuyển

Ngoài nghĩa vụ quy định tại Điều 150 của Bộ luật này, người vận chuyển hàng hóa theo chứng từ vận chuyển còn phải có nghĩa vụ sau đây:

1. Chịu trách nhiệm về việc bốc hàng, dỡ hàng cẩn thận và thích hợp, bảo quản chu đáo hàng hóa trong quá trình vận chuyển;

2. Phải thông báo trong thời gian hợp lý cho người giao hàng biết trước về nơi bốc hàng lên tàu biển, thời điểm mà tàu sẵn sàng nhận hàng và thời hạn tập kết hàng hóa. Việc thông báo này không áp dụng đối với tàu chuyên tuyến, trừ trường hợp lịch tàu có sự thay đổi.

Điều 172. Hàng hóa chở trên boong

Hàng hóa chỉ được chở trên boong nếu có thỏa thuận giữa người vận chuyển với người giao hàng hoặc theo tập quán thương mại và phải được ghi rõ trong chứng từ vận chuyển.

Điều 173. Trách nhiệm của người vận chuyển, người vận chuyển thực tế và người làm công, đại lý

1. Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm đối với toàn bộ quá trình vận chuyển theo quy định của Mục này mặc dù toàn bộ hoặc một phần của việc vận chuyển được giao cho người vận chuyển thực tế thực hiện. Đối với phần vận chuyển do người vận chuyển thực tế thực hiện, người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về các hành vi của người vận chuyển thực tế và của người làm công, đại lý của người vận chuyển thực tế đảm nhiệm trong phạm vi công việc được giao.

2. Người vận chuyển thực tế, người làm công hoặc đại lý của người vận chuyển thực tế có quyền hưởng các quyền liên quan đến trách nhiệm của người vận chuyển quy định tại Chương này trong thời gian hàng hóa thuộc sự kiểm soát của họ và trong thời gian những người này tham gia thực hiện bất kỳ hoạt động nào được quy định tại hợp đồng vận chuyển hàng hóa.

3. Các thỏa thuận đặc biệt mà theo đó người vận chuyển đảm nhận những nghĩa vụ không được quy định tại Chương này hoặc từ bỏ những quyền được hưởng do Bộ luật này quy định chỉ có hiệu lực đối với người vận chuyển thực tế nếu được người vận chuyển thực tế đồng ý bằng văn bản. Dù người vận chuyển thực tế đồng ý hoặc không đồng ý thì người vận chuyển vẫn bị ràng buộc bởi nghĩa vụ phát sinh từ các thỏa thuận đặc biệt đó.

4. Trong trường hợp cả người vận chuyển và người vận chuyển thực tế cùng liên đới chịu trách nhiệm thì được xác định theo mức độ trách nhiệm của mỗi bên.

5. Tổng số tiền bồi thường của người vận chuyển, người vận chuyển thực tế và người làm công, đại lý của họ phải trả không vượt quá toàn bộ giới hạn trách nhiệm quy định tại Mục này.

Điều 174. Giám định và thông báo về mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc chậm trả hàng

1. Người nhận hàng trước khi nhận hàng tại cảng trả hàng hoặc người vận chuyển 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 175. Sử dụng tàu biển trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến

Người vận chuyển có nghĩa vụ dùng tàu biển đã được chỉ định trong hợp đồng 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.

Điều 176. Chuyển giao quyền trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến

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

Điều 177. Ký phát vận đơn trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến

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

Điều 178. Cảng nhận hàng và nơi bốc hàng

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

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

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

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

Điều 179. Thời hạn bốc hàng

1. Thời hạn bốc hàng do các bên thỏa thuận trong hợp đồng, nếu không có thỏa thuận thì áp dụng tập quán địa phương.

2. Thời gian gián đoạn do người thuê vận chuyển gây ra, thời gian thay đổi nơi bốc hàng theo yêu cầu của người thuê vận chuyển được tính vào thời hạn bốc hàng.

3. Thời gian gián đoạn do người vận chuyển gây ra, do các nguyên nhân bất khả kháng, điều kiện thời tiết làm ảnh hưởng đến việc bốc hàng đúng kỹ thuật hoặc có thể gây nguy hiểm cho việc bốc hàng không được tính vào thời hạn bốc hàng.

4. Người thuê vận chuyển có thể thỏa thuận với người vận chuyển về chế độ thưởng cho việc bốc hàng xong trước thời hạn hoặc phạt đối với việc bốc hàng quá thời hạn bốc hàng đã thỏa thuận.

Điều 180. Thời hạn dôi nhật

1. Các bên tham gia hợp đồng có thể thỏa thuận trong hợp đồng về thời gian cho phép kéo dài ngoài thời hạn bốc hàng quy định tại Điều 179 của Bộ luật này (sau đây gọi là thời hạn dôi nhật). Trường hợp trong hợp đồng không quy định cụ thể số ngày, giờ thì thời hạn dôi nhật được các bên liên quan xác định theo tập quán địa phương.

2. Tiền thanh toán về thời hạn dôi nhật do các bên thỏa thuận trong hợp đồng; trường hợp không có thỏa thuận thì xác định theo tập quán địa phương. Trường hợp tập quán địa phương không có thì khoản tiền này được xác định trên cơ sở tổng chi phí thực tế để duy trì tàu biển và thuyền bộ trong thời hạn dôi nhật.

3. Thời gian tàu biển phải lưu lại cảng nhận hàng sau thời hạn bốc hàng và thời hạn dôi nhật do người thuê vận chuyển gây ra gọi là thời gian lưu tàu. Người vận chuyển có quyền đòi bồi thường các thiệt hại phát sinh do lưu tàu.

Điều 181. Thông báo sẵn sàng

1. Người vận chuyển có nghĩa vụ thông báo bằng văn bản cho người thuê vận chuyển về việc tàu biển đã đến cảng nhận hàng và sẵn sàng để nhận hàng (sau đây gọi là Thông báo sẵn sàng).

2. Ngày, giờ có hiệu lực của Thông báo sẵn sàng do các bên thỏa thuận trong hợp đồng, trường hợp không có thỏa thuận thì được xác định theo tập quán địa phương.

3. Người vận chuyển phải bồi thường thiệt hại phát sinh do nội dung của Thông báo sẵn sàng không đúng với sự thật ở thời điểm người thuê vận chuyển nhận được văn bản này.

Điều 182. Thay thế hàng hoá

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 183. Bốc hàng và xếp hàng trên tàu biển

1. Hàng hóa phải được sắp xếp trên tàu biển theo Sơ đồ hàng hóa do thuyền trưởng quyết định. Việc xếp hàng hóa trên boong phải được người thuê vận chuyển đồng ý bằng văn bản.

2. Người vận chuyển có nghĩa vụ thực hiện chu đáo việc bốc hàng, sắp xếp, chằng buộc và ngăn cách hàng hóa ở trên tàu biển. Các chi phí liên quan do hai bên thỏa thuận trong hợp đồng.

Điều 184. Tàu rời cảng nhận hàng

1. Người vận chuyển có quyền cho tàu biển rời cảng nhận hàng sau khi thời hạn bốc hàng và thời hạn dôi nhật trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến đã kết thúc, mặc dù toàn bộ hàng hóa hoặc một phần hàng hóa được thuê vận chuyển chưa được bốc lên tàu biển do những nguyên

nhân thuộc về người thuê vận chuyển. Trong trường hợp này, người vận chuyển vẫn được thu đủ giá dịch vụ vận chuyển, kể cả giá dịch vụ vận chuyển của số hàng hóa chưa được bốc lên tàu biển.

2. Trường hợp cho thuê nguyên tàu biển, người vận chuyển có quyền thu đủ giá dịch vụ vận chuyển, nhưng phải thực hiện các yêu cầu sau đây của người thuê vận chuyển:

a) Cho tàu biển khởi hành trước thời hạn;

b) Bốc lên tàu biển số hàng hóa đã tập kết ở nơi bốc hàng, mặc dù thời hạn dôi nhật đã kết thúc, nếu việc bốc số hàng hóa đó chỉ làm lưu tàu trong thời hạn không quá 14 ngày và vẫn được hưởng quyền lợi quy định tại khoản 3 Điều 180 của Bộ luật này.

3. Trong trường hợp cho thuê một phần tàu biển, người vận chuyển có quyền thu đủ giá dịch vụ vận chuyển và từ chối bốc lên tàu số hàng hóa được đưa đến sau thời hạn bốc hàng hoặc sau thời hạn dôi nhật đã thỏa thuận do nguyên nhân thuộc về người thuê vận chuyển.

Điều 185. Tuyến đường và thời gian vận chuyển

1. Người vận chuyển phải thực hiện việc vận chuyển hàng hóa trong thời gian hợp lý, theo đúng tuyến đường quy định trong hợp đồng hoặc theo tuyến đường thường lệ, nếu trong hợp đồng không có thỏa thuận khác.

2. Người vận chuyển không bị coi là vi phạm hợp đồng, nếu tàu biển phải đi chệch tuyến đường để cứu người gặp nạn trên biển hoặc vì lý do chính đáng khác. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất hàng hóa phát sinh do tàu biển phải đi chệch tuyến đường trong các trường hợp này.

Điều 186. Cảng thay thế

1. Khi tàu biển không đến được cảng trả hàng do những nguyên nhân không thể vượt qua được và không có khả năng chờ đợi để đến cảng trả hàng sau một thời gian hợp lý thì người vận chuyển được phép đưa tàu biển đến một cảng thay thế an toàn gần nhất và phải thông báo cho người thuê vận chuyển biết để xin chỉ thị.

2. Trường hợp cho thuê nguyên tàu biển thì tùy theo điều kiện cụ thể, thuyền trưởng phải xin chỉ thị về cảng thay thế và hành động theo chỉ thị của người thuê vận chuyển; nếu không có khả năng thực hiện chỉ thị của người thuê vận chuyển hoặc sau một thời gian chờ đợi hợp lý mà vẫn không nhận được chỉ thị của người thuê vận chuyển thì thuyền trưởng có thể dỡ hàng khỏi tàu biển hoặc vận chuyển hàng quay lại cảng nhận hàng, tùy theo sự suy xét của mình, sao cho quyền lợi của người thuê vận chuyển được bảo vệ chính đáng. Người thuê vận chuyển phải trả cho người vận chuyển giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế và chi phí liên quan.

3. Trường hợp cho thuê một phần tàu biển thì thuyền trưởng cũng có quyền hành động theo quy định tại khoản 1 Điều này, nếu sau 05 ngày kể từ ngày xin chỉ thị mà vẫn không nhận được chỉ thị của người thuê vận chuyển hoặc không có khả năng thực hiện chỉ thị. Người thuê vận chuyển phải trả cho người vận chuyển đủ giá dịch vụ vận chuyển và chi phí liên quan.

Điều 187. Dỡ hàng và trả hàng

1. Việc dỡ hàng do thuyền trưởng quyết định. Người vận chuyển có nghĩa vụ thực hiện chu đáo việc dỡ hàng.

2. Người thuê vận chuyển có quyền định đoạt hàng hóa cho đến khi hàng được trả cho người nhận hàng hợp pháp, nếu chưa giao quyền này cho người khác; có quyền yêu cầu dỡ hàng trước khi tàu biển bắt đầu chuyến đi, thay đổi người nhận hàng hoặc cảng trả hàng sau khi chuyến đi đã bắt đầu với điều kiện phải bồi thường mọi tổn thất và chi phí liên quan.

3. Các quyền quy định tại khoản 2 Điều này không được áp dụng, nếu việc thực hiện gây ra sự chậm trễ đáng kể cho việc bắt đầu chuyến đi, trừ trường hợp người vận chuyển đồng ý.

Điều 188. Giá dịch vụ vận chuyển

1. Trường hợp hàng hóa được bốc lên tàu biển vượt quá khối lượng đã thỏa thuận trong hợp đồng thì người vận chuyển chỉ có quyền thu giá dịch vụ vận chuyển theo thỏa thuận đối với số hàng hóa đó.

2. Trường hợp hàng hóa được bốc lậu lên tàu biển thì người vận chuyển có quyền thu gấp đôi giá dịch vụ vận chuyển từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng và được bồi thường các tổn thất phát sinh do việc xếp số hàng hóa bốc lậu đó trên tàu. Người vận chuyển có quyền dỡ số hàng hóa bốc lậu đó tại bất cứ cảng nào, nếu xét thấy cần thiết.

3. Khi nhận hàng, người nhận hàng phải thanh toán cho người vận chuyển giá dịch vụ vận chuyển, tiền bồi thường do lưu tàu hoặc chi phí khác liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa, nếu các khoản tiền đó chưa được thanh toán trước.

Điều 189. Thanh toán giá dịch vụ vận chuyển, lưu kho và xử lý tiền bán đấu giá hàng hóa

Các quy định về thanh toán giá dịch vụ vận chuyển, xử lý hàng hóa bị lưu giữ, tiền bán đấu giá hàng hóa tại các điều 157, 158, 167 và 168 của Bộ luật này được áp dụng tương tự đối với việc vận chuyển hàng hóa theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến.

Điều 190. Quyền chấm dứt hợp đồng của người thuê vận chuyển

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

a) Người vận chuyển không đưa tàu biển đến nơi bốc hàng đúng thời điểm thỏa thuận, chậm trễ trong việc bốc hàng hoặc bắt đầu chuyến đi; trong trường hợp này, người thuê vận chuyển có quyền yêu cầu bồi thường các tổn thất phát sinh;

b) Khi hàng đã xếp xong mà vẫn chưa bắt đầu chuyến đi hoặc khi tàu biển đang thực hiện chuyến đi, người thuê vận chuyển có quyền yêu cầu dỡ hàng và phải trả đủ giá dịch vụ vận chuyển, chi phí liên quan cho người vận chuyển.

2. Người vận chuyển có quyền từ chối, không thực hiện yêu cầu dỡ hàng của người thuê vận chuyển quy định tại điểm b khoản 1 Điều này, nếu xét thấy việc đó làm chậm trễ chuyến đi hoặc ảnh hưởng đến quyền lợi của những người liên quan do phải thay đổi lịch trình đã định.

3. Trường hợp thuê nguyên tàu biển, người thuê vận chuyển có quyền chấm dứt hợp đồng trước khi tàu biển bắt đầu chuyến đi, nhưng phải bồi thường các chi phí liên quan, tùy theo thời điểm chấm dứt hợp đồng, người thuê vận chuyển còn phải trả giá dịch vụ vận chuyển theo nguyên tắc sau đây:

a) Trả một nửa giá dịch vụ vận chuyển, nếu chấm dứt hợp đồng trước khi tính thời hạn bốc hàng;

b) Trả đủ giá dịch vụ vận chuyển, nếu chấm dứt hợp đồng sau khi tính thời hạn bốc hàng hoặc chấm dứt hợp đồng sau khi tính thời hạn dôi nhật, nếu hợp đồng chỉ giao kết cho một chuyến;

c) Trả đủ giá dịch vụ vận chuyển của cả chuyến đi mà người thuê vận chuyển chấm dứt hợp đồng trước khi bắt đầu chuyến đi cộng thêm một nửa giá dịch vụ vận chuyển của tất cả các chuyến đi tiếp theo, nếu hợp đồng được giao kết cho nhiều chuyến.

4. Trường hợp người thuê vận chuyển chấm dứt hợp đồng theo quy định tại khoản 3 Điều này thì người vận chuyển có nghĩa vụ lưu tàu tại nơi bốc hàng cho đến khi hàng hóa được dỡ xong, mặc dù việc đó vượt quá thời hạn bốc hàng và thời hạn dôi nhật.

5. Trường hợp thuê một phần tàu biển thì người thuê vận chuyển có quyền chấm dứt hợp đồng và phải bồi thường chi phí liên quan, tùy theo thời điểm chấm dứt hợp đồng, người thuê vận chuyển còn phải trả giá dịch vụ vận chuyển theo các nguyên tắc sau đây:

a) Trả một nửa giá dịch vụ vận chuyển, nếu chấm dứt hợp đồng sau thời hạn tập kết hàng hóa đã thỏa thuận;

b) Trả đủ giá dịch vụ vận chuyển, nếu chấm dứt hợp đồng trong khi tàu biển đang thực hiện chuyến đi.

Điều 191. Quyền chấm dứt hợp đồng của người vận chuyển

Người vận chuyển có quyền chấm dứt hợp đồng trước khi bắt đầu chuyến đi, nếu số hàng hóa đã bốc lên tàu biển chưa đủ theo hợp đồng và tổng giá trị của số hàng hóa đó không đủ để bảo đảm cho giá dịch vụ vận chuyển và chi phí liên quan mà người vận chuyển phải chi cho hàng hóa, trừ trường hợp người thuê vận chuyển đã trả đủ giá dịch vụ vận chuyển hoặc có sự bảo đảm cần thiết. Người thuê vận chuyển phải trả chi phí liên quan đến việc dỡ hàng và một nửa giá dịch vụ vận chuyển đã thỏa thuận.

Điều 192. Chấm dứt hợp đồng không phải bồi thường

1. Các bên tham gia hợp đồng có quyền chấm dứt hợp đồng mà không phải bồi thường, nếu trước khi tàu biển bắt đầu rời khỏi nơi bốc hàng đã xảy ra một trong các sự kiện sau đây:

a) Chiến tranh đe dọa sự an toàn của tàu biển hoặc hàng hóa; cảng nhận hàng hoặc cảng trả hàng được công bố bị phong tỏa;

b) Tàu biển bị bắt giữ hoặc tạm giữ theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền mà không do lỗi của các bên tham gia hợp đồng;

c) Tàu biển bị Nhà nước trưng dụng;

d) Có lệnh cấm vận chuyển hàng hóa ra khỏi cảng nhận hàng hoặc đến cảng trả hàng.

2. Bên chấm dứt hợp đồng trong các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này phải chịu chi phí dỡ hàng.

3. Các bên có quyền chấm dứt hợp đồng, nếu sự kiện quy định tại khoản 1 Điều này xảy ra trong khi tàu biển đang hành trình; trong trường hợp này, người thuê vận chuyển có nghĩa vụ trả giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế và chi phí dỡ hàng.

Điều 193. Hợp đồng đương nhiên chấm dứt

1. Hợp đồng đương nhiên bị chấm dứt, không bên nào phải bồi thường thiệt hại, nếu sau khi hợp đồng đã giao kết và trước khi tàu biển rời khỏi nơi bốc hàng mà không bên nào có lỗi trong trường hợp sau đây:

a) Tàu biển được chỉ định trong hợp đồng bị chìm đắm, mất tích, bị cưỡng đoạt;

b) Hàng hóa ghi trong hợp đồng bị mất;

c) Tàu biển được chỉ định trong hợp đồng được coi là hư hỏng không thể sửa chữa được hoặc việc sửa chữa là không kinh tế.

2. Trong trường hợp tàu biển đang hành trình mà xảy ra trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này thì người vận chuyển chỉ có quyền thu giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế; nếu chỉ có tàu biển bị tổn thất mà hàng hóa được cứu thoát hoặc được hoàn trả thì người vận chuyển có quyền thu giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế đối với số hàng hóa đó.

Điều 194. Bảo quản hàng hóa khi chấm dứt hợp đồng

Khi hợp đồng chấm dứt theo quy định tại Mục này thì người vận chuyển vẫn phải có nghĩa vụ bảo quản hàng hóa đến khi giao cho người có quyền nhận hàng, trừ trường hợp quy định tại điểm a và điểm b khoản 1 Điều 193 của Bộ luật này.

Điều 195. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng vận chuyển theo chuyến

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

Mục 4. HỢP ĐỒNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

Điều 196. Hợp đồng vận tải đa phương thức

1. Hợp đồng vận tải đa phương thức là hợp đồng được giao kết giữa người gửi hàng và người kinh doanh vận tải đa phương thức, theo đó người kinh doanh vận tải đa phương thức đảm nhiệm vận chuyển hàng hóa để thu giá dịch vụ vận chuyển cho toàn bộ quá trình vận chuyển, từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng bằng ít nhất hai phương thức vận tải, trong đó phải có phương thức vận tải bằng đường biển.

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.

Điều 197. Trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức

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

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

Điều 198. Giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức

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

2. Trường hợp không thể xác định được hàng hóa bị mất mát, hư hỏng xảy ra ở phương thức vận tải nào thì người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm bồi thường theo quy định về miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển tại Điều 151 và Điều 152 của Bộ luật này.

Điều 199. Quy định chi tiết về vận tải đa phương thức

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

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

Điều 200. Vận chuyển hành khách và hành lý

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

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

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

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

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

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

b) Động vật sống.

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

Điều 201. Chứng từ vận chuyển hành khách và hành lý

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

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

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

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

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

Điều 202. Quyền và nghĩa vụ của hành khách

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

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

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

Điều 203. Nghĩa vụ và quyền của người vận chuyển

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

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

3. Người vận chuyển có nghĩa vụ mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người vận chuyển đối với hành khách.

4. Người vận chuyển có quyền từ chối thực hiện hợp đồng mà không phải bồi thường, nếu xảy ra một trong các trường hợp sau đây:

a) Chiến tranh hoặc những sự kiện khác làm phát sinh mối đe dọa tàu biển có thể bị bắt giữ;

b) Cảng nhận khách hoặc cảng trả khách được công bố bị phong tỏa;

c) Tàu biển bị bắt giữ, tạm giữ theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền mà không do lỗi của các bên tham gia hợp đồng;

d) Tàu biển bị Nhà nước trưng dụng;

đ) Có lệnh cấm vận chuyển hành khách rời khỏi cảng nhận khách hoặc đến cảng trả khách.

5. Trường hợp người vận chuyển từ chối thực hiện hợp đồng vận chuyển theo quy định tại khoản 4 Điều này trước khi tàu biển khởi hành thì phải hoàn trả cho hành khách tiền vé và giá dịch vụ vận chuyển hành lý.

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

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

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

8. Quy định tại khoản 7 Điều này không làm hạn chế quyền của hành khách từ chối thực hiện hợp đồng vận chuyển.

Điều 204. Trách nhiệm của người vận chuyển và người vận chuyển thực tế trong vận chuyển hành khách

Trách nhiệm của người vận chuyển và người vận chuyển thực tế trong vận chuyển hành khách bằng đường biển được áp dụng theo quy định tại Điều 173 của Bộ luật này.

Điều 205. Miễn trách nhiệm của người vận chuyển khi hành khách bị bắt giữ

Người vận chuyển không chịu trách nhiệm về việc hành khách bị cơ quan nhà nước có thẩm quyền tại cảng mà tàu biển ghé vào trong thời gian thực hiện chuyến đi bắt giữ do những nguyên nhân hành khách tự gây ra.

Điều 206. Xử lý đối với hành khách lậu vé

1. Hành khách lậu vé là người đã trốn lên tàu biển khi tàu ở trong cảng hoặc địa điểm thuộc phạm vi cảng mà không được sự đồng ý của người vận chuyển, thuyền trưởng hoặc người có trách nhiệm của tàu và vẫn ở trên tàu sau khi tàu đã rời cảng hoặc địa điểm thuộc phạm vi cảng.

2. Hành khách lậu vé có nghĩa vụ trả đủ tiền công vận chuyển cho quãng đường đã đi và một khoản tiền phạt bằng số tiền công vận chuyển phải trả này.

3. Thuyền trưởng có quyền đưa hành khách lậu vé lên bờ hoặc chuyển sang một tàu khác để đưa về cảng nơi hành khách đó đã lên tàu và phải thông báo cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền về tên, tuổi, quốc tịch của hành khách lậu vé, nơi hành khách lên tàu và trốn trên tàu.

4. Trường hợp hành khách lậu vé được chấp nhận cho đi tiếp quãng đường còn lại thì phải mua vé và có quyền, nghĩa vụ như những hành khách khác.

Điều 207. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển

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

Lỗi của người vận chuyển, người làm công, đại lý của người vận chuyển được coi là đương nhiên, trừ trường hợp chứng minh được rằng hành khách chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe và mất mát, hư hỏng hành lý xách tay xảy ra do sự cố đâm va, chìm đắm, phá 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 208. Quá trình vận chuyển hành khách và hành lý

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

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

Điều 209. Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển hành khách và hành lý

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

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

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

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

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

Điều 210. Mất quyền giới hạn trách nhiệm

1. Người vận chuyển mất quyền giới hạn trách nhiệm quy định tại Điều 209 của Bộ luật này, nếu tổn thất xảy ra được chứng minh là hậu quả của việc người vận chuyển đã có hành vi cố ý gây ra tổn thất đó hoặc cẩu thả và biết rằng tổn thất có thể xảy ra.

2. Các quy định tại khoản 1 Điều này được áp dụng tương tự với người làm công, đại lý của người vận chuyển.

Điều 211. Mất mát, hư hỏng đồ vật quý, tài sản có giá trị khác

Người vận chuyển chịu trách nhiệm bồi thường đồ vật quý, tiền, giấy tờ có giá, tác phẩm nghệ thuật và tài sản có giá trị khác bị mất mát, hư hỏng, nếu hành khách đã khai báo về tính chất và giá trị của các tài sản đó cho thuyền trưởng hoặc sĩ quan có trách nhiệm về hành lý biết khi gửi để bảo quản.

Điều 212. Lưu giữ hành lý

1. Người vận chuyển có quyền lưu giữ hành lý của hành khách, nếu hành khách chưa thanh toán đủ các khoản nợ để bảo đảm quyền lợi hợp pháp của mình cho đến khi hành khách đã trả nợ hoặc đã đưa ra sự bảo đảm thỏa đáng.

2. Hành lý không có người nhận, người vận chuyển có quyền đưa lên bờ, gửi vào một nơi an toàn, thích hợp và thông báo cho hành khách hoặc người đã được hành khách ủy quyền biết. Mọi chi phí và phí tổn phát sinh do hành khách thanh toán.

Điều 213. Thông báo mất mát, hư hỏng hành lý

1. Hành khách phải thông báo bằng văn bản cho người vận chuyển hoặc đại lý của người vận chuyển về mất mát, hư hỏng hành lý trong trường hợp sau đây:

a) Hư hỏng rõ ràng đối với hành lý xách tay phải được báo trước hoặc khi hành khách rời tàu;

b) Hư hỏng rõ ràng đối với hành lý khác không phải là hành lý xách tay phải được báo trước hoặc vào thời điểm trả hành lý;

c) Mất mát, hư hỏng đối với hành lý mà không thể phát hiện từ bên ngoài phải được báo trong thời hạn không quá 15 ngày kể từ ngày hành khách rời tàu hoặc hành lý lẽ ra được trả.

2. Trường hợp hành khách không thực hiện các quy định tại khoản 1 Điều này thì hành lý được coi là đã giao nhận nguyên vẹn, trừ trường hợp có sự chứng minh ngược lại.

3. Hành khách không phải thông báo bằng văn bản nếu hành lý khi nhận đã có sự kiểm tra hoặc giám định chung của người vận chuyển và hành khách.

Điều 214. Thời hiệu khởi kiện về vận chuyển hành khách và hành lý

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

2. Thời hiệu khởi kiện quy định tại khoản 1 Điều này được tính như sau:

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

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

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

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

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

Chương IX
HỢP ĐỒNG THUÊ TÀU

Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 215. Hợp đồng thuê tàu

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

Điều 216. Hình thức hợp đồng thuê tàu

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

2. Hợp đồng thuê tàu phải được giao kết bằng văn bản.

Điều 217. Cho thuê lại tàu

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

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

Điều 218. Nguyên tắc áp dụng quy định pháp luật trong hợp đồng thuê tàu

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

Điều 219. Thời hiệu khởi kiện liên quan đến hợp đồng thuê tàu

Thời hiệu khởi kiện đối với vụ việc liên quan đến hợp đồng thuê tàu là 02 năm kể từ ngày chấm dứt hợp đồng.

Mục 2. THUÊ TÀU ĐỊNH HẠN

Điều 220. Hợp đồng thuê tàu định hạn

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

2. Hợp đồng thuê tàu định hạn có các nội dung sau đây:

a) Tên chủ tàu, tên người thuê tàu;

b) Tên, quốc tịch, cấp tàu; trọng tải, công suất máy, dung tích, tốc độ và mức tiêu thụ nhiên liệu của tàu;

c) Vùng hoạt động của tàu, mục đích sử dụng, thời hạn hợp đồng;

d) Thời gian, địa điểm và điều kiện của việc giao và trả tàu;

đ) Tiền thuê tàu, phương thức thanh toán;

e) Các nội dung liên quan khác.

Điều 221. Nghĩa vụ của chủ tàu trong thuê tàu định hạn

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

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

Điều 222. Quyền của người thuê tàu định hạn

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

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

Điều 223. Nghĩa vụ của người thuê tàu định hạn

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

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

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

Điều 224. Quan hệ giữa chủ tàu, người thuê tàu và thuyền bộ của tàu trong thuê tàu định hạn

1. Trong thời gian tàu cho thuê định hạn, thuyền trưởng và các thuyền viên khác trong thuyền bộ của tàu vẫn thuộc quyền quản lý về lao động của chủ tàu. Chủ tàu hoàn toàn chịu trách nhiệm về các vấn đề liên quan đến thuyền bộ.

2. Trong hoạt động khai thác tàu, thuyền trưởng là người đại diện của người thuê tàu và phải thực hiện các chỉ thị của người thuê tàu phù hợp với hợp đồng thuê tàu định hạn.

3. Chủ tàu chịu trách nhiệm liên đới với người thuê tàu về việc thuyền trưởng thực hiện quyền hạn quy định tại khoản 2 Điều này, trừ trường hợp thuyền trưởng đã ghi rõ trong cam kết của mình là thực hiện quyền hạn đó nhân danh người thuê tàu.

Điều 225. Chia tiền công cứu hộ trong thuê tàu định hạn

Trường hợp tàu cho thuê định hạn tham gia cứu hộ trong thời gian cho thuê thì tiền công cứu hộ được chia đều giữa chủ tàu và người thuê tàu sau khi đã trừ các chi phí liên quan đến hoạt động cứu hộ và tiền thưởng công cứu hộ cho thuyền bộ.

Điều 226. Quá thời hạn thuê tàu định hạn

Trên cơ sở của việc tính toán hợp lý, nếu tàu hoàn thành chuyến đi cuối cùng vượt quá thời gian trả tàu được xác định trong hợp đồng thuê tàu thì người thuê tàu có quyền tiếp tục sử dụng tàu để hoàn thành chuyến đi đó; người thuê tàu phải trả tiền thuê cho thời gian vượt quá đó theo mức giá được xác định trong hợp đồng thuê tàu; nếu giá thuê tàu trên thị trường cao hơn so với giá được xác định trong hợp đồng thuê tàu thì người thuê tàu phải trả tiền thuê theo giá thị trường tại thời điểm đó.

Điều 227. Thanh toán tiền thuê tàu định hạn

1. Người thuê tàu có trách nhiệm trả tiền thuê tàu từ ngày nhận tàu đến ngày trả tàu cho chủ tàu.

2. Người thuê tàu không phải trả tiền thuê tàu cho thời gian tàu không đủ khả năng khai thác do hư hỏng, thiếu phụ tùng dự trữ hoặc do thuyền bộ không đủ năng lực cần thiết. Trường hợp này, người thuê tàu được miễn trách nhiệm đối với các chi phí để duy trì tàu.

3. Trường hợp tàu không đủ khả năng khai thác do lỗi của người thuê tàu thì chủ tàu vẫn được hưởng tiền thuê tàu và được bồi thường các thiệt hại liên quan.

4. Trường hợp tàu thuê mất tích thì tiền thuê tàu được tính đến ngày thực tế nhận được tin tức cuối cùng về tàu đó.

5. Trường hợp người thuê tàu không trả tiền thuê tàu theo thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu thì chủ tàu có quyền giữ hàng hóa, tài sản trên tàu, nếu hàng hóa, tài sản đó thuộc sở hữu của người thuê tàu.

Điều 228. Chấm dứt hợp đồng thuê tàu định hạn

1. Người thuê tàu có quyền chấm dứt hợp đồng và được đòi bồi thường thiệt hại liên quan, nếu chủ tàu có lỗi trong khi thực hiện nghĩa vụ quy định tại Điều 221 của Bộ luật này.

2. Cả hai bên có quyền chấm dứt hợp đồng mà không phải bồi thường, nếu xảy ra chiến tranh, bạo loạn hoặc do thực hiện các biện pháp cưỡng chế của cơ quan nhà nước có thẩm quyền làm cản trở việc thực hiện hợp đồng mà các sự kiện đó không thể chấm dứt sau một thời gian chờ đợi hợp lý.

3. Hợp đồng thuê tàu đương nhiên chấm dứt, nếu tàu mất tích, chìm đắm, phá huỷ, bị coi là hư hỏng không sửa chữa được hoặc việc sửa chữa là không có hiệu quả kinh tế.

Mục 3. THUÊ TÀU TRẦN

Điều 229. Hợp đồng thuê tàu trần

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

2. Hợp đồng thuê tàu trần có các nội dung sau đây:

a) Tên chủ tàu, tên người thuê tàu;

b) Tên, quốc tịch, cấp tàu; trọng tải và công suất máy của tàu;

c) Vùng hoạt động của tàu, mục đích sử dụng tàu và thời gian thuê tàu;

d) Thời gian, địa điểm và điều kiện của việc giao và trả tàu;

đ) Kiểm tra, bảo dưỡng và sửa chữa tàu;

e) Tiền thuê tàu, phương thức thanh toán;

g) Bảo hiểm tàu;

h) Thời gian, điều kiện chấm dứt hợp đồng thuê tàu;

i) Các nội dung liên quan khác.

Điều 230. Nghĩa vụ của chủ tàu trong thuê tàu trần

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

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

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

Điều 231. Nghĩa vụ của người thuê tàu trần

1. Người thuê tàu có nghĩa vụ bảo dưỡng tàu và các trang thiết bị của tàu trong thời gian thuê tàu trần.

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

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

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

Điều 232. 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 223, Điều 226 và Điều 228 của Bộ luật này.

Điều 233. Thanh toán tiền thuê tàu trần

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

Điều 234. Thuê mua tàu

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

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

Chương X
ĐẠI LÝ TÀU BIỂN VÀ MÔI GIỚI HÀNG HẢI

Mục 1. ĐẠI LÝ TÀU BIỂN

Điều 235. Đại lý tàu biển

Đại lý tàu biển là dịch vụ mà người đại lý tàu biển nhân danh chủ tàu hoặc người khai thác tàu tiến hành các dịch vụ liên quan đến tàu biển hoạt động tại cảng, bao gồm: việc thực hiện các thủ tục tàu biển đến, rời cảng; ký kết hợp đồng vận chuyển, hợp đồng bảo hiểm hàng hải, hợp đồng bốc dỡ hàng hóa, hợp đồng thuê tàu, hợp đồng thuê thuyền viên; ký phát vận đơn hoặc chứng từ vận chuyển tương đương; cung ứng vật tư, nhiên liệu, thực phẩm, nước sinh hoạt cho tàu biển; trình kháng nghị hàng hải; thông tin liên lạc với chủ 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 236. Người đại lý tàu biển

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

2. Người đại lý tàu biển có thể thực hiện dịch vụ đại lý tàu biển cho người thuê vận chuyển, người thuê tàu hoặc những người khác có quan hệ hợp đồng với chủ tàu hoặc người khai thác tàu, nếu được chủ tàu hoặc người khai thác tàu đồng ý.

Điều 237. Hợp đồng đại lý tàu biển

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

Điều 238. Trách nhiệm của người đại lý tàu biển

1. Người đại lý tàu biển có trách nhiệm tiến hành các hoạt động cần thiết để bảo vệ chu đáo quyền và lợi ích hợp pháp của người ủy thác; phải chấp hành các yêu cầu và chỉ dẫn của người ủy thác; nhanh chóng thông báo cho người ủy thác về các sự kiện liên quan đến công việc được ủy thác; tính toán chính xác các khoản thu, chi liên quan đến công việc được ủy thác.

2. Người đại lý tàu biển có trách nhiệm bồi thường cho người ủy thác thiệt hại do lỗi của mình gây ra.

Điều 239. Trách nhiệm của người ủy thác

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

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

Điều 240. Giá dịch vụ đại lý tàu biển

Giá dịch vụ đại lý tàu biển do các bên thỏa thuận, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.

Điều 241. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng đại lý tàu biển

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

Điều 242. Điều kiện kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển

1. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển tại Việt Nam phải được thành lập theo quy định của pháp luật; trường hợp là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài phải bảo đảm phần vốn góp theo quy định.

2. Có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ đại lý tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế.

3. Nhân viên đại lý tàu biển phải là công dân Việt Nam và có chứng chỉ chuyên môn về đại lý tàu biển.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Điều 243. Đại lý tàu biển đối với tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, thủy phi cơ và tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam

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

Mục 2. MÔI GIỚI HÀNG HẢI

Điều 244. Môi giới hàng hải và người môi giới hàng hải

1. Môi giới hàng hải là dịch vụ làm trung gian cho các bên liên quan trong việc giao dịch, đàm phán, ký kết hợp đồng vận chuyển, hợp đồng bảo hiểm hàng hải, hợp đồng thuê tàu, hợp đồng mua bán tàu biển, hợp đồng lai dắt tàu biển, hợp đồng thuê thuyền viên và các hợp đồng khác liên quan đến hoạt động hàng hải theo hợp đồng môi giới hàng hải.

2. Người môi giới hàng hải là người thực hiện dịch vụ môi giới hàng hải.

Điều 245. Quyền và nghĩa vụ của người môi giới hàng hải

1. Có quyền phục vụ các bên tham gia hợp đồng với điều kiện phải thông báo cho tất cả các bên biết việc đó và có nghĩa vụ quan tâm thích đáng đến quyền và lợi ích hợp pháp của các bên liên quan.

2. Được hưởng hoa hồng môi giới khi hợp đồng được ký kết do hoạt động trung gian của mình. Người môi giới và người được môi giới thỏa thuận về hoa hồng môi giới; nếu không có thỏa thuận trước thì hoa hồng môi giới được xác định trên cơ sở tập quán địa phương.

3. Có nghĩa vụ thực hiện công việc môi giới một cách trung thực.

4. Chịu trách nhiệm về tư cách pháp lý của các bên được môi giới trong thời gian môi giới.

5. Trách nhiệm của người môi giới hàng hải chấm dứt khi hợp đồng giữa các bên được giao kết, trừ trường hợp có thỏa thuận khác.

Điều 246. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng môi giới hàng hải

Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng môi giới hàng hải là 02 năm kể từ ngày phát sinh tranh chấp.

Chương XI
HOA TIÊU HÀNG HẢI

Điều 247. Chế độ hoa tiêu hàng hải tại Việt Nam

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

2. Tàu thuyền Việt Nam và tàu thuyền nước ngoài khi hoạt động trong vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc của Việt Nam phải sử dụng hoa tiêu hàng hải Việt Nam dẫn tàu và trả chi phí dịch vụ hoa tiêu.

3. Các trường hợp không bắt buộc phải sử dụng dịch vụ hoa tiêu hàng hải:

a) Vùng hoa tiêu hàng hải không bắt buộc;

b) Tàu thuyền Việt Nam chở hành khách, chở dầu, khí hóa lỏng, xô hóa chất dưới 1.000 GT; các loại tàu thuyền khác của Việt Nam dưới 2.000 GT;

c) Tàu thuyền nước ngoài dưới 100 GT;

d) Tàu thuyền có thuyền trưởng là công dân Việt Nam đã được cấp giấy chứng nhận chuyên môn hoa tiêu hàng hải, giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải phù hợp với loại tàu thuyền và vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc mà tàu thuyền hoạt động được phép tự dẫn tàu.

4. Thuyền trưởng của tàu thuyền quy định tại khoản 3 Điều này có thể yêu cầu hoa tiêu dẫn tàu nếu thấy cần thiết.

Điều 248. Tổ chức hoa tiêu hàng hải

Tổ chức hoa tiêu hàng hải là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ dẫn tàu thuyền đến, rời cảng biển, hoạt động trong vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc của Việt Nam.

Điều 249. Địa vị pháp lý của hoa tiêu hàng hải

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

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

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

Điều 250. Điều kiện hành nghề của hoa tiêu hàng hải

1. Là công dân Việt Nam.

2. Đủ tiêu chuẩn sức khoẻ.

3. Có chứng chỉ chuyên môn hoa tiêu hàng hải.

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

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

Điều 251. Quyền và nghĩa vụ của hoa tiêu hàng hải khi dẫn tàu

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

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

3. Hoa tiêu hàng hải có nghĩa vụ thông báo cho Cảng vụ hàng hải về tình hình dẫn tàu và những thay đổi có tính chất nguy hiểm về hàng hải mà mình phát hiện được trong khi dẫn tàu.

4. Hoa tiêu hàng hải phải thực hiện mẫn cán nghĩa vụ của mình. Việc dẫn tàu của hoa tiêu hàng hải kết thúc sau khi tàu đã thả neo, cập cầu cảng, đến vị trí thỏa thuận an toàn hoặc khi có hoa tiêu hàng hải khác thay thế. Hoa tiêu hàng hải không được phép rời tàu, nếu không có sự đồng ý của thuyền trưởng.

Điều 252. Nghĩa vụ của thuyền trưởng và chủ tàu khi sử dụng hoa tiêu hàng hải

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

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

3. Trường hợp vì lý do bảo đảm an toàn, hoa tiêu hàng hải không thể rời tàu sau khi kết thúc nhiệm vụ thì thuyền trưởng phải ghé vào cảng gần nhất để hoa tiêu hàng hải rời tàu. Chủ tàu hoặc người khai thác tàu có trách nhiệm thu xếp đưa hoa tiêu hàng hải trở về nơi đã tiếp nhận và thanh toán chi phí liên quan.

Điều 253. Trách nhiệm của hoa tiêu hàng hải khi xảy ra tổn thất do lỗi dẫn tàu

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

Điều 254. Quy định chi tiết về hoa tiêu hàng hải

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc; tiêu chuẩn đào tạo hoa tiêu hàng hải; cấp, thu hồi chứng chỉ chuyên môn hoa tiêu hàng hải và giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải.

Điều 255. Hoa tiêu đối với tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, thủy phi cơ và tàu quân sự nước ngoài

Các quy định của Chương này được áp dụng đối với tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, thủy phi cơ và tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam.

Chương XII
LAI DẮT TÀU BIỂN

Điều 256. Lai dắt tàu biển

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

2. Lai dắt tàu biển bao gồm lai dắt trên biển và lai dắt hỗ trợ trong vùng nước cảng biển.

Điều 257. Điều kiện kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển

1. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển tại Việt Nam phải được thành lập theo quy định của pháp luật; trường hợp là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài phải bảo đảm phần vốn góp theo quy định.

2. Có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ lai dắt tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế.

3. Có số lượng tàu lai dắt theo quy định. Tàu lai dắt phải là tàu thuyền Việt Nam.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này và việc lai dắt tại Việt Nam của tàu không thuộc quy định tại khoản 1 Điều này.

Điều 258. Hợp đồng lai dắt tàu biển

1. Hợp đồng lai dắt tàu biển là hợp đồng được giao kết bằng văn bản giữa chủ tàu lai và bên thuê lai dắt, trừ trường hợp lai dắt hỗ trợ trong vùng nước cảng biển.

2. Giá dịch vụ lai dắt tàu biển do các bên thỏa thuận, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.

Điều 259. Quyền chỉ huy lai dắt tàu biển

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

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

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

Điều 260. Nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng lai dắt tàu biển

1. Chủ tàu lai có nghĩa vụ cung cấp tàu lai đúng địa điểm, thời điểm với điều kiện kỹ thuật thỏa thuận trong hợp đồng lai dắt tàu biển.

2. Bên thuê lai dắt có nghĩa vụ chuẩn bị đầy đủ các điều kiện bảo đảm an toàn đối với tàu theo thỏa thuận trong hợp đồng lai dắt tàu biển.

Điều 261. Trách nhiệm bồi thường tổn thất trong lai dắt tàu biển

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

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

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

Điều 262. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng lai dắt tàu biển

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

Điều 263. Lai dắt tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi và thủy phi cơ

Các quy định của Chương này được áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi và thủy phi cơ.

Chương XIII
CỨU HỘ HÀNG HẢI

Điều 264. Cứu hộ hàng hải

1. Cứu hộ hàng hải là hành động cứu tàu biển hoặc các tài sản trên tàu biển thoát khỏi nguy hiểm hoặc hành động cứu trợ tàu biển đang bị nguy hiểm trên biển, trong vùng nước cảng biển, được thực hiện trên cơ sở hợp đồng cứu hộ hàng hải.

2. Hợp đồng cứu hộ hàng hải là hợp đồng được giao kết giữa người cứu hộ và người được cứu hộ về việc thực hiện cứu hộ. Thuyền trưởng của tàu biển bị nạn được thay mặt chủ tàu giao kết hợp đồng cứu hộ. Thuyền trưởng hoặc chủ tàu của tàu biển bị nạn được thay mặt chủ tài sản chở trên tàu giao kết hợp đồng cứu hộ tài sản đó.

3. Hợp đồng cứu hộ hàng hải được giao kết bằng hình thức do các bên thỏa thuận.

4. Các bên tham gia hợp đồng cứu hộ hàng hải có quyền yêu cầu hủy bỏ hoặc thay đổi những thỏa thuận không hợp lý trong hợp đồng, nếu các thỏa thuận này được giao kết trong tình trạng nguy cấp và bị tác động bởi tình trạng đó hoặc chứng minh được là bị lừa dối, lợi dụng khi giao kết hoặc khi tiền công cứu hộ quá thấp hoặc quá cao so với thực tế được cung cấp.

Điều 265. Nghĩa vụ của người cứu hộ, chủ tàu và thuyền trưởng

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

a) Tiến hành việc cứu hộ một cách mẫn cán;

b) Áp dụng các biện pháp thích hợp để ngăn ngừa hoặc giảm thiệt hại cho môi trường;

c) Phải yêu cầu sự hỗ trợ của những người cứu hộ khác trong trường hợp cần thiết;

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

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

a) Hợp tác với người cứu hộ trong suốt quá trình thực hiện cứu hộ;

b) Phải hành động mẫn cán để ngăn ngừa hoặc giảm thiệt hại cho môi trường khi đang được cứu hộ;

c) Khi tàu biển hoặc các tài sản khác được cứu hộ được đưa đến địa điểm an toàn, phải giao lại tàu biển hoặc tài sản đó cho người cứu hộ, nếu người cứu hộ yêu cầu hợp lý.

Điều 266. Quyền hưởng tiền công cứu hộ

1. Mọi hành động cứu hộ hàng hải mang lại kết quả có ích đều được hưởng tiền công cứu hộ hợp lý.

2. Tiền công cứu hộ bao gồm tiền trả công cứu hộ, chi phí cứu hộ, chi phí vận chuyển, bảo quản tàu biển hoặc tài sản được cứu hộ và tiền thưởng công cứu hộ.

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

4. Hành động cứu hộ trái với sự chỉ định rõ ràng và hợp lý của thuyền trưởng tàu biển được cứu thì không được trả tiền công cứu hộ.

Điều 267. Nguyên tắc xác định tiền công cứu hộ

1. Tiền công cứu hộ được thỏa thuận trong hợp đồng, nhưng phải hợp lý và không được vượt quá giá trị của tàu biển hoặc tài sản được cứu hộ.

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

a) Giá trị của tàu biển và tài sản cứu được;

b) Kỹ năng và nỗ lực của người cứu hộ trong việc ngăn ngừa hoặc giảm thiểu thiệt hại ô nhiễm môi trường;

c) Hiệu quả cứu hộ của người cứu hộ;

d) Tính chất và mức độ nguy hiểm của tai nạn;

đ) Kỹ năng và nỗ lực của người cứu hộ trong việc cứu hộ tàu biển, người và tài sản trên tàu biển;

e) Thời gian, chi phí và các tổn thất liên quan của người cứu hộ;

g) Rủi ro về trách nhiệm và rủi ro khác đối với người cứu hộ hoặc thiết bị cứu hộ;

h) Tính kịp thời của hoạt động cứu hộ do người cứu hộ thực hiện;

i) Tính sẵn sàng, năng lực của tàu và các thiết bị khác sử dụng trong việc cứu hộ;

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.

Điều 268. Tiền công đặc biệt trong cứu hộ hàng hải

1. Trường hợp người cứu hộ đã thực hiện hoạt động cứu hộ liên quan đến tàu biển hoặc hàng hóa trên tàu biển đe dọa gây thiệt hại cho môi trường mà không được hưởng số tiền công xác định theo khoản 1 và khoản 2 Điều 267 của Bộ luật này thì người cứu hộ có quyền được hưởng một khoản tiền công đặc biệt từ chủ tàu.

2. Khoản tiền công đặc biệt quy định tại khoản 1 Điều này mà chủ tàu trả cho người cứu hộ không quá 30% chi phí phát sinh của người cứu hộ. Trường hợp có khiếu kiện, nếu thấy hợp lý và căn cứ vào các quy định tại khoản 2 Điều 267 của Bộ luật này thì Tòa án hoặc Trọng tài có thể quyết định tăng thêm mức tiền công đặc biệt, nhưng không quá 100% chi phí phát sinh của người cứu hộ.

3. Chi phí phát sinh của người cứu hộ quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này là các chi phí hợp lý mà người cứu hộ trực tiếp chi trả và các chi phí hợp lý khác phát sinh từ thực tế sử dụng thiết bị, nhân viên cứu hộ trong hoạt động cứu hộ. Khi xác định chi phí phát sinh của người cứu hộ phải căn cứ quy định tại các điểm h, i và k khoản 2 Điều 267 của Bộ luật này.

4. Trong mọi trường hợp, toàn bộ khoản tiền công đặc biệt quy định tại Điều này chỉ được trả khi khoản tiền đó lớn hơn khoản tiền công cứu hộ mà người cứu hộ có thể được hưởng theo quy định tại Điều 267 của Bộ luật này và là phần chênh lệch giữa khoản tiền công đặc biệt và tiền công cứu hộ.

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

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

Điều 269. Nguyên tắc xác định giá trị của tàu biển hoặc tài sản cứu được

Giá trị của tàu biển hoặc tài sản cứu được là giá trị thực tế tính tại nơi để tàu biển, tài sản sau khi được cứu hộ hoặc tiền bán, định giá tài sản, sau khi đã trừ chi phí gửi, bảo quản, tổ chức bán đấu giá và chi phí liên quan khác.

Điều 270. Tiền thưởng cứu người trong tiền công cứu hộ

1. Người được cứu tính mạng không có nghĩa vụ trả bất cứ khoản tiền nào cho người đã cứu mình.

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

Điều 271. Tiền thưởng công cứu hộ trong các trường hợp khác

Người đang thực hiện nhiệm vụ hoa tiêu hàng hải hoặc lai dắt tàu biển được hưởng tiền thưởng công cứu hộ, nếu có sự giúp đỡ đặc biệt ngoài phạm vi trách nhiệm theo hợp đồng để cứu hộ tàu biển mà mình đang phục vụ.

Điều 272. Phân chia tiền công cứu hộ hàng hải

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

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

2. Trong trường hợp có nhiều tàu cùng tham gia cứu hộ thì việc phân chia tiền công cứu hộ thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều 267 của Bộ luật này.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cách thức phân chia tiền công cứu hộ của thuyền bộ tàu biển Việt Nam.

Điều 273. Quyền giữ tàu biển hoặc tài sản cứu được

1. Tàu biển hoặc tài sản cứu được có thể bị giữ để bảo đảm việc thanh toán tiền công cứu hộ và các chi phí khác liên quan đến việc định giá, tổ chức bán đấu giá.

2. Người cứu hộ không được thực hiện quyền giữ tàu biển hoặc tài sản cứu được, khi đã được chủ tàu hoặc chủ tài sản đó bảo đảm thỏa đáng đối với khiếu kiện đòi thanh toán tiền công cứu hộ, bao gồm cả lợi nhuận và các chi phí liên quan.

Điều 274. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng cứu hộ hàng hải

Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng cứu hộ hàng hải là 02 năm kể từ ngày kết thúc hành động cứu hộ.

Điều 275. Cứu hộ hàng hải đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động

Các quy định của Chương này được áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động.

Chương XIV
TRỤC VỚT TÀI SẢN CHÌM ĐẮM

Điều 276. Tài sản chìm đắm

1. Tài sản chìm đắm là tàu thuyền, hàng hóa hoặc vật thể khác chìm đắm hoặc trôi nổi trong vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam hoặc dạt vào bờ biển Việt Nam.

2. Tài sản chìm đắm gây nguy hiểm là tài sản chìm đắm làm cản trở hoặc gây nguy hiểm cho hoạt động hàng hải, đe dọa tính mạng và sức khỏe con người, ảnh hưởng tới tài nguyên, gây ô nhiễm môi trường.

Điều 277. Nghĩa vụ của chủ sở hữu tài sản chìm đắm

1. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm có nghĩa vụ trục vớt tài sản chìm đắm và chịu mọi chi phí liên quan đến việc trục vớt, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này. Trường hợp chủ tài sản chìm đắm không thực hiện việc trục vớt hoặc trục vớt không đúng thời hạn yêu cầu thì cơ quan nhà nước cơ thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này quyết định việc trục vớt tài sản đó.

2. Trường hợp tài sản chìm đắm là tàu thuyền, hàng hóa hoặc vật thể khác từ tàu thuyền thì chủ tàu có nghĩa vụ trục vớt tài sản chìm đắm và chịu chi phí liên quan. Người quản lý tàu, người khai thác tàu chịu trách nhiệm liên đới trong việc trục vớt tài sản chìm đắm và thanh toán chi phí liên quan đến việc trục vớt tài sản.

3. Trường hợp tài sản chìm đắm gây ô nhiễm môi trường, chủ tài sản chìm đắm phải áp dụng mọi biện pháp phòng ngừa, hạn chế thiệt hại xảy ra và bồi thường thiệt hại ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật.

Điều 278. Thời hạn thông báo và trục vớt tài sản chìm đắm

Trừ trường hợp quy định tại Điều 279 của Bộ luật này, thời hạn thông báo và trục vớt tài sản chìm đắm được quy định như sau:

1. Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày tài sản bị chìm đắm, chủ sở hữu tài sản chìm đắm phải thông báo cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này về việc trục vớt và dự kiến thời hạn kết thúc trục vớt;

2. Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được thông báo trên, căn cứ vào tình hình thực tế, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này quyết định thời hạn dự kiến kết thúc hoạt động trục vớt hoặc quy định cụ thể thời hạn chủ sở hữu tài sản phải kết thúc hoạt động trục vớt.

Điều 279. Trục vớt tài sản chìm đắm gây nguy hiểm

1. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm gây nguy hiểm có nghĩa vụ thông báo ngay cho Giám đốc Cảng vụ hàng hải nơi gần nhất biết sự cố xảy ra và phải tiến hành trục vớt tài sản đó trong thời hạn theo quy định của Chính phủ. Trong trường hợp chủ sở hữu tài sản không trục vớt hoặc không có khả năng bảo đảm trục vớt tài sản đúng thời hạn thì cơ quan có thẩm quyền tổ chức trục vớt và quyết định thời hạn chủ sở hữu tài sản phải thanh toán các chi phí liên quan.

Chủ sở hữu tài sản phải bồi thường các tổn thất liên quan và bị xử phạt theo quy định của pháp luật, ngay cả khi bị mất quyền sở hữu đối với tài sản bị chìm đắm quy định tại khoản 1 Điều 281 của Bộ luật này.

2. Sau 30 ngày kể từ ngày nhận thông báo về việc tài sản đã được trục vớt, nếu chủ sở hữu tài sản không yêu cầu nhận lại tài sản hoặc không thanh toán các chi phí liên quan trong thời hạn quy định thì cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định bán đấu giá tài sản. Trường hợp tài sản chìm đắm gây nguy hiểm thuộc loại tài sản mau hỏng hoặc chi phí cho việc bảo quản lớn hơn so với giá trị của tài sản đó thì cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định việc bán đấu giá tài sản ngay sau khi trục vớt. Việc tổ chức bán đấu giá được thực hiện theo quy định của pháp luật.

3. Sau khi thanh toán các chi phí trục vớt, bảo quản, bán đấu giá và chi phí hợp lý khác có liên quan đến tài sản quy định tại khoản 2 Điều này, nếu còn tiền bán đấu giá thì phải được gửi vào ngân hàng và thông báo cho chủ sở hữu tài sản biết; sau 180 ngày kể từ ngày thông báo, nếu chủ sở hữu tài sản không nhận số tiền còn lại thì số tiền này cùng với tiền lãi được sung vào công quỹ nhà nước, trừ trường hợp chủ sở hữu đã mất quyền sở hữu đối với tài sản chìm đắm theo quy định tại Điều 281 của Bộ luật này.

4. Trường hợp số tiền bán đấu giá tài sản chìm đắm theo quy định tại khoản 3 Điều này không đủ để bù đắp chi phí thì chủ sở hữu tài sản chìm đắm phải hoàn trả đủ số tiền còn thiếu trong thời hạn do cơ quan quyết định trục vớt tài sản chìm đắm đó xác định; nếu chủ sở hữu tài sản chìm đắm không có khả năng chi trả hoặc không xác định được chủ sở hữu tài sản chìm đắm thì số tiền còn thiếu được lấy từ ngân sách nhà nước.

Điều 280. Quyền ưu tiên trục vớt tài sản chìm đắm

Tổ chức, cá nhân Việt Nam được quyền ưu tiên trong việc giao kết hợp đồng trục vớt tài sản chìm đắm tại nội thuỷ, lãnh hải Việt Nam.

Điều 281. Mất quyền sở hữu đối với tài sản chìm đắm

1. Chủ sở hữu tài sản mất quyền sở hữu đối với tài sản chìm đắm trong trường hợp không thông báo hoặc không trục vớt tài sản trong thời hạn quy định tại Điều 278 và Điều 279 của Bộ luật này và tài sản chìm đắm đó đương nhiên trở thành tài sản của Nhà nước Việt Nam.

2. Trong trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này quyết định việc xử lý tài sản chìm đắm.

3. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm gây nguy hiểm bị mất quyền sở hữu quy định tại khoản 1 Điều này vẫn phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại và bị xử phạt theo quy định của pháp luật.

Điều 282. Xử lý tài sản chìm đắm ngẫu nhiên trục vớt được

1. Trường hợp ngẫu nhiên trục vớt được tài sản trong nội thuỷ, lãnh hải Việt Nam hoặc khi đưa tài sản ngẫu nhiên trục vớt được vào nội thuỷ, lãnh hải Việt Nam, người trục vớt phải thông báo ngay cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này về thời điểm, địa điểm và các sự kiện liên quan khác; bảo vệ tài sản đó đến khi giao lại cho chủ sở hữu tài sản hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền và thông báo cho chủ sở hữu tài sản biết, nếu có điều kiện.

2. Trường hợp tài sản trục vớt quy định tại khoản 1 Điều này thuộc loại mau hỏng hoặc khi chi phí cho việc bảo quản tài sản là quá lớn thì người trục vớt có quyền xử lý tài sản theo quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 279 của Bộ luật này.

3. Trong thời hạn 15 ngày kể từ ngày thông báo mà chủ sở hữu tài sản không yêu cầu nhận lại tài sản hoặc không thanh toán các khoản nợ thì người trục vớt có nghĩa vụ giao nộp tài sản đó cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này.

4. Trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày thông báo mà chủ tài sản quy định tại khoản 3 Điều này không có hành động gì để bảo vệ quyền lợi của mình thì cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 284 của Bộ luật này có quyền xử lý tài sản theo quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 279 của Bộ luật này.

5. Trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này, người trục vớt được hưởng tiền công trục vớt và nhận lại chi phí liên quan khác theo các nguyên tắc tương tự về tiền công cứu hộ hàng hải.

6. Trường hợp không xác định được chủ sở hữu tài sản chìm đắm thì xử lý theo quy định của pháp luật.

Điều 283. Xử lý tài sản trôi nổi trên biển, dạt vào bờ biển

1. Việc xử lý tài sản trôi nổi trên biển, dạt vào bờ biển được áp dụng theo quy định tại các khoản 1, 2, 3, 4 và 6 Điều 282 của Bộ luật này.

2. Người tìm thấy, cứu hoặc tham gia cứu được tài sản của người khác đang trôi nổi trên biển được hưởng tiền công theo nguyên tắc tương tự về tiền công cứu hộ hàng hải, nếu đã thông báo cho chủ sở hữu tài sản biết chậm nhất là khi giao tài sản về yêu cầu của mình.

3. Người tìm thấy, bảo quản tài sản dạt vào bờ biển được hưởng một khoản tiền thưởng và bồi hoàn chi phí bảo quản không quá 30% giá thị trường của tài sản đó, nếu đã thông báo cho chủ sở hữu tài sản biết chậm nhất là khi giao tài sản về yêu cầu của mình.

Điều 284. Thẩm quyền xử lý tài sản chìm đắm

1. Bộ Giao thông vận tải chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm gây nguy hiểm.

2. Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm là di sản văn hóa.

3. Bộ Quốc phòng chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm liên quan đến quốc phòng và tài sản chìm đắm trong khu vực quân sự.

4. Bộ Công an chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm liên quan đến an ninh quốc gia.

5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm không thuộc tài sản quy định tại các khoản 1, 2, 3 và 4 Điều này.

6. Chính phủ quy định chi tiết việc xử lý tài sản chìm đắm.

Chương XV
TAI NẠN ĐÂM VA

Điều 285. Tai nạn đâm va

Tai nạn đâm va là tai nạn xảy ra do đâm va giữa tàu biển với tàu biển, tàu biển với phương tiện thủy nội địa, tàu biển với thủy phi cơ hoặc giữa các phương tiện khác trên biển, trong vùng nước cảng biển.

Điều 286. Nghĩa vụ của thuyền trưởng khi xảy ra tai nạn đâm va

1. Khi xảy ra tai nạn đâm va, thuyền trưởng của tàu liên quan đến tai nạn đâm va có nghĩa vụ tiến hành cứu người, tàu và tài sản trên tàu khác, nếu hành động đó không gây ra sự nguy hiểm đặc biệt cho người, tàu và tài sản trên tàu của mình.

2. Ngay sau khi đâm va, thuyền trưởng các tàu liên quan đến tai nạn đâm va có nghĩa vụ trao đổi cho nhau biết tên tàu, hô hiệu, nơi đăng ký, cảng rời cuối cùng và cảng định đến.

3. Chủ tàu không chịu trách nhiệm về việc thuyền trưởng không thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này.

Điều 287. Nguyên tắc xác định lỗi và bồi thường tổn thất trong tai nạn đâm va

1. Tàu có lỗi gây ra tai nạn đâm va là tàu gây ra sự đâm va do có hành động hoặc sự sơ suất trong việc trang bị, điều khiển, quản lý tàu; trong việc chấp hành quy tắc phòng ngừa đâm va trên biển và quy định bảo đảm an toàn hàng hải; do không thực hiện những tập quán nghề nghiệp cần thiết.

2. Tàu có lỗi gây ra tai nạn đâm va phải bồi thường tổn thất về tàu, người và tài sản liên quan đến tai nạn đâm va đó. Trường hợp có hai hoặc nhiều tàu cùng có lỗi trong một tai nạn đâm va thì trách nhiệm bồi thường được phân bổ tùy theo mức độ lỗi của mỗi bên; nếu mức độ lỗi bằng nhau hoặc khi không xác định cụ thể mức độ lỗi của mỗi bên thì trách nhiệm bồi thường được phân bổ đều cho tất cả các bên.

3. Khi chưa xác định được lỗi một cách rõ ràng thì không tàu nào bị coi là đã có lỗi gây ra tai nạn đâm va.

4. Trong trường hợp bồi thường tính mạng, thương tích hoặc tổn hại khác về sức khỏe con người, các tàu có lỗi phải chịu trách nhiệm liên đới. Tàu đã bồi thường vượt quá trách nhiệm của mình có quyền đòi các tàu liên quan hoàn trả số tiền quá mức đó.

5. Tàu quân sự chỉ được miễn trách nhiệm bồi thường nếu có lỗi gây ra tai nạn đâm va khi đang làm nhiệm vụ ở vùng diễn tập quân sự và vùng cấm hoạt động hàng hải đã được công bố, nhưng thuyền trưởng vẫn phải thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 286 của Bộ luật này nếu điều kiện thực tế cho phép.

6. Trên cơ sở quy định tại các khoản 1, 2, 3, 4 và 5 Điều này, các bên liên quan đến tai nạn đâm va được quyền tự thỏa thuận để xác định mức độ lỗi và trách nhiệm bồi thường tổn thất xảy ra đối với tai nạn đâm va đó; nếu không thỏa thuận được thì có quyền khởi kiện tại Trọng tài hoặc Tòa án có thẩm quyền.

Điều 288. Đâm va do bất khả kháng, ngẫu nhiên, không xác định được lỗi

Trường hợp tai nạn đâm va xảy ra do các nguyên nhân bất khả kháng, ngẫu nhiên hoặc khi không xác định được tàu có lỗi thì thiệt hại của tàu nào tàu đó chịu, kể cả trường hợp tàu đang được neo, buộc hoặc cập mạn một tàu khác thì xảy ra đâm va.

Điều 289. Đâm va không trực tiếp

Các quy định của Chương này được áp dụng khi tàu có lỗi gây ra tổn thất cho tàu, người và tài sản trên tàu khác mà không có sự đâm va trực tiếp.

Điều 290. Thời hiệu khởi kiện về tai nạn đâm va

1. Thời hiệu khởi kiện về tai nạn đâm va là 02 năm kể từ ngày xảy ra tai nạn.

2. Thời hiệu khởi kiện về việc đòi hoàn trả số tiền quá mức quy định tại khoản 4 Điều 287 của Bộ luật này là 01 năm kể từ ngày trả tiền bồi thường.

Điều 291. Tai nạn đâm va đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động

Các quy định của Chương này được áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động.

Chương XVI
TỔN THẤT CHUNG

Điều 292. Tổn thất chung

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

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

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

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

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 293. Phân bổ tổn thất chung

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

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

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

4. Các nguyên tắc dùng để xác định cụ thể giá trị tổn thất và giá trị phân bổ tổn thất chung do các bên thỏa thuận trong hợp đồng. Trường hợp không có thỏa thuận trong hợp đồng thì người phân bổ tổn thất chung căn cứ vào các quy định của Chương này và tập quán quốc tế để giải quyết.

Điều 294. Phân bổ tổn thất chung cho hàng hóa bốc lậu lên tàu

Tổn thất của hàng hóa bốc lậu lên tàu hoặc khai sai về chủng loại và giá trị không được tính vào tổn thất chung; nếu hàng hóa đó cũng được cứu thoát khỏi hiểm họa chung thì cũng phải chịu một giá trị phân bổ tương ứng.

Điều 295. Tổn thất riêng

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

Điều 296. Tuyên bố tổn thất chung và chỉ định người phân bổ tổn thất chung

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

2. Chủ tàu là người duy nhất có quyền tuyên bố tổn thất chung và chỉ định người phân bổ tổn thất chung của mình chậm nhất là 30 ngày kể từ ngày tuyên bố tổn thất chung.

Điều 297. Thời hiệu khởi kiện về tổn thất chung

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

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

Điều 298. Người được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự

1. Chủ tàu được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 299 của Bộ luật này.

2. Quyền được giới hạn trách nhiệm dân sự của chủ tàu cũng áp dụng theo nguyên tắc tương tự đối với người cứu hộ, người khai thác tàu, người thuê tàu và người quản lý tàu mà chủ tàu hoặc những người đó phải chịu trách nhiệm về hành động, sự sơ suất hoặc sai lầm của mình.

3. Trong trường hợp người được bảo hiểm có quyền giới hạn trách nhiệm của mình đối với các khiếu nại hàng hải thì người bảo hiểm chịu trách nhiệm đối với các khiếu nại hàng hải đó cũng có quyền được giới hạn trách nhiệm của mình tương tự như người được bảo hiểm.

4. Việc sử dụng quyền giới hạn trách nhiệm không có nghĩa là người được quyền giới hạn trách nhiệm đã thừa nhận mọi trách nhiệm về mình.

5. Người được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự theo quy định của Chương này mất quyền giới hạn trách nhiệm dân sự của mình, nếu tổn thất được chứng minh là hậu quả của việc người đó đã có lỗi trong việc gây ra tổn thất đó.

Điều 299. Các khiếu nại hàng hải áp dụng giới hạn trách nhiệm dân sự

1. Khiếu nại về chết, bị thương hoặc các tổn hại khác về sức khỏe con người; mất mát, hư hỏng đối với tài sản, kể cả hư hỏng công trình cảng, vùng neo đậu, luồng hàng hải, hệ thống trợ giúp hàng hải, đã xảy ra trên tàu biển hoặc có liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển hoặc hoạt động cứu hộ và những tổn thất là hậu quả phát sinh từ các hoạt động đó.

2. Khiếu nại về tổn thất là hậu quả từ việc chậm trễ trong quá trình vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý bằng đường biển.

3. Khiếu nại về những tổn thất khác là hậu quả từ vi phạm quyền lợi ngoài hợp đồng đã xảy ra có liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển hoặc hoạt động cứu hộ.

4. Khiếu nại về việc trục vớt, di chuyển, phá bỏ hoặc làm vô hại tàu biển bị chìm đắm, phá hủy hoặc bị bỏ 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 300. Các khiếu nại hàng hải không áp dụng giới hạn trách nhiệm dân sự

1. Khiếu nại về tiền công cứu hộ hoặc chi phí đóng góp tổn thất chung.

2. Khiếu nại về thiệt hại do ô nhiễm dầu.

3. Khiếu nại về thiệt hại do ô nhiễm phóng xạ hạt nhân.

4. Khiếu nại của những người làm công cho chủ tàu, cho người cứu hộ mà nhiệm vụ của họ có liên quan đến hoạt động của tàu biển hoặc đến hoạt động cứu hộ; khiếu nại của những người thừa kế của họ, những người mà họ có trách nhiệm nuôi dưỡng hoặc của người khác được quyền khiếu nại tương tự, nếu theo luật điều chỉnh hợp đồng lao động giữa chủ tàu hoặc người cứu hộ với những người này, chủ tàu hoặc người cứu hộ không được phép giới hạn trách 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 301 của Bộ luật này.

Điều 301. Mức giới hạn trách nhiệm dân sự

1. Mức giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải trong trường hợp chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe xảy ra cho hành khách và mất mát, hư hỏng hành lý được vận chuyển bằng đường biển áp dụng theo quy định tại Điều 209 của Bộ luật này.

2. Mức giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải khác trong trường hợp chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe xảy ra cho những người không phải là hành khách được quy định như sau:

a) 167.000 đơn vị tính toán đối với tàu biển đến 300 GT;

b) 333.000 đơn vị tính toán đối với tàu biển từ trên 300 GT đến 500 GT;

c) Đối với tàu biển từ trên 500 GT thì ngoài quy định tại điểm b khoản này áp dụng cho 500 GT đầu tiên, giới hạn trách nhiệm sẽ được tính thêm như sau: 500 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 501 đến GT thứ 3.000; 333 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 3.001 đến GT thứ 30.000; 250 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 30.001 đến GT thứ 70.000; 167 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 70.001 trở lên.

3. Mức giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải khác được quy định như sau:

a) 83.000 đơn vị tính toán đối với tàu biển không quá 300 GT;

b) 167.000 đơn vị tính toán đối với tàu biển từ trên 300 GT đến 500 GT;

c) Đối với tàu biển từ trên 500 GT thì ngoài quy định tại điểm b khoản này áp dụng cho 500 GT đầu tiên, giới hạn trách nhiệm sẽ được tính thêm như sau: 167 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 501 đến GT thứ 30.000; 125 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 30.001 đến GT thứ 70.000; 83 đơn vị tính toán cho mỗi GT, từ GT thứ 70.001 trở lên.

4. Trường hợp tổng số tiền được tính theo khoản 2 Điều này không đủ để trả cho các khiếu nại hàng hải đó thì tổng số tiền được tính theo khoản 3 Điều này sẽ được sử dụng để trả cho những khoản tiền thiếu đối với khiếu nại hàng hải theo khoản 2 Điều này và khoản tiền thiếu này được tính theo tỷ lệ tương ứng với các khiếu nại hàng hải khác tại khoản 2 Điều này.

5. Khiếu nại hàng hải quy định tại khoản 3 Điều này liên quan đến thiệt hại xảy ra đối với các công trình cảng, vùng neo đậu, luồng hàng hải, hệ thống trợ giúp hàng hải được ưu tiên giải quyết trước.

6. Giới hạn trách nhiệm đối với người cứu hộ không hoạt động trên một tàu biển nào hoặc chỉ hoạt động trên chính tàu biển mà người đó đang cung cấp các dịch vụ cứu hộ hoặc liên quan đến nó được tính tương đương với một tàu 1.500 GT.

7. Các giới hạn trách nhiệm quy định tại Điều này được áp dụng cho tổng giá trị các khiếu nại phát sinh trong cùng một vụ việc riêng biệt.

8. Mức giới hạn trách nhiệm dân sự quy định tại Điều này được chuyển đổi thành tiền Việt Nam theo tỷ giá hối đoái do Ngân hàng Nhà nước công bố tại thời điểm thanh toán.

Điều 302. Quỹ bảo đảm bồi thường

1. Người được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự theo quy định của Bộ luật này có thể lập Quỹ bảo đảm bồi thường để giải quyết các khiếu nại hàng hải mà mình được quyền giới hạn trách nhiệm. Quỹ bảo đảm bồi thường được lập với giá trị bằng tổng các khoản quy định tại Điều 301 của Bộ luật này cộng với lãi suất kể từ ngày xảy ra vụ việc dẫn đến khiếu nại hàng hải cho tới ngày lập Quỹ bảo đảm bồi thường.

2. Quỹ bảo đảm bồi thường chỉ để giải quyết cho những người khiếu nại hàng hải theo tỷ lệ tương ứng giữa các khiếu nại hàng hải đã xác lập so với tổng giá trị Quỹ bảo đảm bồi thường.

3. Quỹ bảo đảm bồi thường được lập bằng cách chủ tàu ký quỹ hoặc bằng hình thức bảo đảm tài chính khác được Tòa án đã thụ lý vụ việc chấp thuận.

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 XVIII
HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HẢI

Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 303. 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.

Điều 304. Đối tượng bảo hiểm hàng hải

1. Đối tượng bảo hiểm hàng hải là bất kỳ quyền lợi vật chất nào có thể quy 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 305. Xác định quyền lợi có thể được bảo hiểm

1. Người có quyền lợi có thể được bảo hiểm là người có quyền lợi đối với đối tượng bảo hiểm trong hành trình đường biển.

2. Người có quyền lợi trong một hành trình đường biển khi có bằng chứng chứng minh là có liên quan đến hành trình này hoặc bất kỳ đối tượng có thể bảo hiểm nào gặp rủi ro trong hành trình mà hậu quả là người đó thu được lợi nhuận khi đối tượng bảo hiểm đến cảng an toàn hoặc không thu được lợi nhuận khi đối tượng bảo hiểm bị tổn thất, hư hỏng, bị lưu giữ hoặc phát sinh trách nhiệm.

3. Người được bảo hiểm phải có quyền lợi trong đối tượng bảo hiểm 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 306. Tái bảo hiểm

1. Người bảo hiểm có thể tái bảo hiểm đối tượng bảo hiểm mà mình đã nhận bảo hiểm cho người khác.

2. Hợp đồng tái bảo hiểm độc lập với hợp đồng bảo hiểm gốc, người bảo hiểm gốc vẫn phải chịu trách nhiệm đối với người được bảo hiểm.

Điều 307. Đơn bảo hiểm, giấy chứng nhận bảo hiểm

1. Theo yêu cầu của người được bảo hiểm, người bảo hiểm có nghĩa vụ cấp đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm cho người được bảo hiểm. Đơn bảo hiểm, giấy chứng nhận bảo hiểm là bằng chứng về việc giao kết hợp đồng bảo hiểm hàng hải.

2. Đơn bảo hiểm có thể cấp theo các hình thức sau đây:

a) Đơn bảo hiểm chuyến là đơn bảo hiểm cấp cho đối tượng bảo hiểm từ một địa điểm này đến một hoặc nhiều địa điểm khác;

b) Đơn bảo hiểm thời hạn là đơn bảo hiểm cấp cho đối tượng bảo hiểm trong một thời gian nhất định;

c) Đơn bảo hiểm định giá là đơn bảo hiểm trong đó người bảo hiểm đồng ý trước giá trị của đối tượng bảo hiểm ghi trong đơn bảo hiểm, phù hợp với giá trị được bảo hiểm và được sử dụng khi giải quyết bồi thường tổn thất toàn bộ hoặc bồi thường tổn thất bộ phận.

Việc xác định tổn thất toàn bộ ước tính phải căn cứ vào giá trị ghi trong hợp đồng và quy định tại khoản 1 Điều 333 của Bộ luật này, trừ trường hợp đơn bảo hiểm có thỏa thuận khác;

d) Đơn bảo hiểm không định giá là đơn bảo hiểm không ghi giá trị của đối tượng bảo hiểm, nhưng số tiền bảo hiểm phải ghi rõ trong đơn bảo hiểm.

3. Đơn bảo hiểm phải có những nội dung cơ bản sau đây:

a) Tên người được bảo hiểm hoặc tên người đại diện của người được bảo hiểm;

b) Đối tượng bảo hiểm;

c) Điều kiện bảo hiểm;

d) Thời hạn bảo hiểm;

đ) Số tiền bảo hiểm;

e) Nơi, ngày, tháng và giờ cấp đơn;

g) Chữ ký xác nhận của người bảo hiểm.

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

Điều 308. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm

1. Người được bảo hiểm có nghĩa vụ cung cấp cho người bảo hiểm biết tất cả thông tin mà mình biết hoặc phải biết liên quan đến việc giao kết hợp đồng bảo hiểm có thể ảnh hưởng đến việc xác định khả năng xảy ra rủi ro hoặc quyết định của người bảo hiểm về việc nhận bảo hiểm và các điều kiện bảo hiểm, trừ thông tin mà mọi người biết hoặc người bảo hiểm đã biết hoặc phải biết.

2. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm quy định tại khoản 1 Điều này được áp dụng đối với người đại diện của người được bảo hiểm.

Điều 309. Đương nhiên chấm dứt hiệu lực hợp đồng bảo hiểm hàng hải

Hợp đồng bảo hiểm hàng hải đương nhiên chấm dứt hiệu lực, nếu vào thời điểm giao kết hợp đồng, rủi ro được bảo hiểm đã xảy ra hoặc không có khả năng xảy ra trong thực tế; trong trường hợp này, người bảo hiểm không phải bồi thường nhưng vẫn có quyền thu phí bảo hiểm theo hợp đồng, trừ trường hợp trước khi giao kết, người bảo hiểm đã biết về sự kiện đó.

Điều 310. Quyền chấm dứt hợp đồng bảo hiểm

1. Trường hợp người được bảo hiểm cố ý vi phạm nghĩa vụ quy định tại Điều 308 của Bộ luật này thì người bảo hiểm có quyền chấm dứt hợp đồng. Trường hợp người được bảo hiểm không có lỗi trong việc khai báo không chính xác hoặc không khai báo theo quy định tại Điều 308 của Bộ luật này thì người bảo hiểm không có quyền chấm dứt hợp đồng, nhưng có quyền thu thêm phí bảo hiểm ở mức hợp lý.

2. Trước khi trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu, người được bảo hiểm có thể yêu cầu chấm dứt hợp đồng bảo hiểm hàng hải, nhưng phải trả cho người bảo hiểm các chi phí hành chính và người bảo hiểm phải hoàn trả phí bảo hiểm cho người được bảo hiểm.

3. Người bảo hiểm và người được bảo hiểm không được chấm dứt hợp đồng sau khi trách nhiệm bảo hiểm đã bắt đầu, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng.

Trường hợp trong hợp đồng có thỏa thuận về việc hợp đồng có thể bị chấm dứt sau khi trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu và người được bảo hiểm yêu cầu chấm dứt hợp đồng thì người bảo hiểm có quyền thu phí kể từ ngày trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu cho đến ngày chấm dứt hợp đồng và việc hoàn phí được tính tương ứng với thời gian còn lại. Trường hợp người bảo hiểm yêu cầu chấm dứt hợp đồng thì phí bảo hiểm của thời gian còn lại được hoàn trả cho người được bảo hiểm kể từ ngày yêu cầu chấm dứt đến ngày hết hạn hợp đồng.

4. Các quy định tại khoản 2 Điều này không áp dụng trong trường hợp người được bảo hiểm yêu cầu chấm dứt hợp đồng bảo hiểm hàng hóa và hợp đồng bảo hiểm chuyến đối với tàu biển sau khi trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu.

Mục 2. GIÁ TRỊ BẢO HIỂM VÀ SỐ TIỀN BẢO HIỂM

Điều 311. Giá trị bảo hiểm

Giá trị bảo hiểm là giá trị thực tế của đối tượng bảo hiểm và được xác định như sau:

1. Giá trị bảo hiểm của tàu biển là tổng giá trị của tàu biển vào thời điểm bắt đầu bảo hiểm. Giá trị này còn bao gồm giá trị của máy móc, trang thiết bị, phụ tùng dự trữ của tàu cộng với toàn bộ phí bảo hiểm. Giá trị của tàu biển còn có thể bao gồm cả tiền lương ứng trước cho thuyền bộ và chi phí chuẩn bị chuyến đi được thỏa thuận trong hợp đồng;

2. Giá trị bảo hiểm của hàng hóa là giá trị hàng hóa ghi trên hóa đơn ở nơi bốc hàng hoặc giá thị trường ở nơi và thời điểm bốc hàng cộng với phí bảo hiểm, giá dịch vụ vận chuyển và có thể cả tiền lãi ước tính;

3. Giá trị bảo hiểm đối với giá dịch vụ vận chuyển là tổng số tiền bao gồm giá dịch vụ vận chuyển cộng với phí bảo hiểm. Trường hợp người thuê vận chuyển mua bảo hiểm cho giá dịch vụ vận chuyển thì giá dịch vụ vận chuyển này được tính gộp vào giá trị bảo hiểm của hàng hóa;

4. Giá trị bảo hiểm của đối tượng bảo hiểm khác, trừ trách nhiệm dân sự, là giá trị của đối tượng bảo hiểm ở nơi và thời điểm bắt đầu bảo hiểm cộng với phí bảo hiểm.

Điều 312. Số tiền bảo hiểm

1. Khi giao kết hợp đồng bảo hiểm, người được bảo hiểm phải kê khai số tiền cần bảo hiểm cho đối tượng bảo hiểm.

Số tiền bảo hiểm là số tiền mà người bảo hiểm phải trả cho người được bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm.

2. Trường hợp số tiền bảo hiểm ghi trong hợp đồng bảo hiểm thấp hơn giá trị bảo hiểm thì người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị bảo hiểm, kể cả các chi phí khác thuộc phạm vi bảo hiểm.

3. Trường hợp số tiền bảo hiểm ghi trong hợp đồng bảo hiểm lớn hơn giá trị bảo hiểm thì phần tiền vượt quá giá trị bảo hiểm không được thừa nhận.

Điều 313. Bảo hiểm trùng

1. Trường hợp có hai hoặc nhiều đơn bảo hiểm do người được bảo hiểm, người đại diện của người được bảo hiểm giao kết về cùng đối tượng bảo hiểm và cùng một rủi ro hàng hải mà tổng số tiền bảo hiểm vượt quá giá trị bảo hiểm thì người được bảo hiểm được coi là đã bảo hiểm vượt quá giá trị bằng cách bảo hiểm trùng.

2. Trong trường hợp bảo hiểm trùng quy định tại khoản 1 Điều này thì tất cả những người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường trong phạm vi giá trị bảo hiểm và mỗi người chỉ chịu trách nhiệm tương ứng với số tiền bảo hiểm mà mình đã nhận bảo hiểm.

Mục 3. CHUYỂN NHƯỢNG THEO HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HẢI

Điều 314. Chuyển nhượng đơn bảo hiểm hàng hải

1. Đơn bảo hiểm hàng hải có thể được chuyển nhượng, trừ trường hợp trong đơn bảo hiểm có thỏa thuận về cấm chuyển nhượng. Đơn bảo hiểm có thể chuyển nhượng trước hoặc sau khi tổn thất xảy ra với đối tượng bảo hiểm.

2. Người không có quyền lợi trong đối tượng bảo hiểm thì không được chuyển nhượng đơn bảo hiểm.

Điều 315. Cách thức chuyển nhượng đơn bảo hiểm hàng hải

Đơn bảo hiểm hàng hải có thể chuyển nhượng bằng cách người được bảo hiểm ký bổ sung trên đơn hoặc theo tập quán thương mại.

Mục 4. BẢO HIỂM BAO

Điều 316. Bảo hiểm bao

1. Bảo hiểm bao là loại bảo hiểm trọn gói, được áp dụng đối với đối tượng bảo hiểm là một loại hàng hóa hoặc một số hàng hóa mà người được bảo hiểm gửi đi hoặc nhận được trong một thời hạn nhất định.

2. Người bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm bao có nghĩa vụ cấp đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm cho mỗi chuyến hàng hoặc cho từng đơn vị hàng hóa theo yêu cầu của người được bảo hiểm.

Điều 317. Thực hiện hợp đồng bảo hiểm bao

1. Người được bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm bao có nghĩa vụ thông báo ngay cho người bảo hiểm biết sau khi nhận được các thông tin liên quan đến việc gửi hàng hoặc nhận hàng và mỗi lần đều phải thông báo tên tàu biển, tuyến hành trình, hàng hóa và số tiền bảo hiểm, kể cả trường hợp người bảo hiểm nhận được thông báo thì có thể hàng đã được gửi hoặc đã đến cảng trả hàng.

2. Trường hợp người được bảo hiểm cố ý hoặc do cẩu thả mà không thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 1 Điều này thì người bảo hiểm có quyền chấm dứt hợp đồng bảo hiểm bao và vẫn được hưởng phí bảo hiểm tương tự như trong trường hợp hợp đồng được thực hiện.

Điều 318. Chấm dứt hợp đồng bảo hiểm bao

Các bên có quyền yêu cầu chấm dứt hợp đồng bảo hiểm bao với điều kiện phải thông báo cho nhau biết trước 90 ngày.

Mục 5. THỰC HIỆN HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HẢI

Điều 319. Nộp phí bảo hiểm

Người được bảo hiểm có nghĩa vụ nộp phí bảo hiểm cho người bảo hiểm ngay sau khi ký kết hợp đồng hoặc ngay sau khi được cấp đơn bảo hiểm, giấy chứng nhận bảo hiểm, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận khác.

Điều 320. Thông báo rủi ro gia tăng

1. Sau khi hợp đồng bảo hiểm được giao kết mà có bất kỳ thay đổi nào về rủi ro được bảo hiểm làm tăng mức độ rủi ro thì người được bảo hiểm có trách nhiệm thông báo cho người bảo hiểm về sự thay đổi đó ngay khi họ biết.

2. Trường hợp người được bảo hiểm vi phạm các quy định tại khoản 1 Điều này, người bảo hiểm có quyền từ chối bồi thường một phần hoặc toàn bộ số tiền bảo hiểm.

Điều 321. 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 322. Trách nhiệm bồi hoàn của người bảo hiểm

Người bảo hiểm có trách nhiệm bồi hoàn cho người được bảo hiểm mọi chi phí hợp lý và cần thiết do người được bảo hiểm sử dụng để ngăn ngừa, hạn chế tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm; những chi phí để thực hiện các chỉ dẫn của người bảo hiểm quy định tại Điều 321 của Bộ luật này hoặc chi phí xác định nguyên nhân, mức độ tổn thất thuộc phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm và chi phí đóng góp vào tổn thất chung. Các chi phí này phải được bồi hoàn theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị bảo hiểm.

Điều 323. Trách nhiệm bồi thường tổn thất của người bảo hiểm

1. Người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường cho những tổn thất là hậu quả trực tiếp của rủi ro được bảo hiểm trong phạm vi số tiền bảo hiểm và bồi hoàn những chi phí quy định tại Điều 322 của Bộ luật này, mặc dù tổng số tiền phải trả cho người được bảo hiểm có thể vượt quá số tiền bảo hiểm.

2. Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với những tổn thất xảy ra do hành động cố ý hoặc quá cẩu thả của người được bảo hiểm, nhưng vẫn phải chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất phát sinh do sơ suất hoặc sai lầm của thuyền trưởng đồng thời cũng là người được bảo hiểm trong việc điều khiển, quản trị tàu và các tổn thất do lỗi của thuyền bộ, hoa tiêu hàng hải.

3. Hợp đồng bảo hiểm thân tàu có thể mở rộng để bồi thường thêm các tổn thất liên quan đến các trách nhiệm trong tai nạn đâm va thì ngoài trách nhiệm bồi thường các tổn thất của đối tượng bảo hiểm, người bảo hiểm còn có trách nhiệm bồi thường tổn thất của người thứ ba, nếu người được bảo hiểm phải chịu trách nhiệm về tổn thất do tai nạn đâm va, mặc dù tổng số tiền bồi thường có thể vượt quá số tiền bảo hiểm.

4. Trường hợp xảy ra rủi ro hàng hải thuộc phạm vi bảo hiểm của hợp đồng bảo hiểm thì người bảo hiểm có thể bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm để được miễn mọi trách nhiệm khác theo các điều kiện đã thỏa thuận trong hợp đồng. Trong trường hợp này, người bảo hiểm phải thông báo ý định của mình cho người được bảo hiểm trong thời hạn 07 ngày kể từ ngày nhận được thông báo của người được bảo hiểm về rủi ro hàng hải đã xảy ra và hậu quả của nó; người bảo hiểm không được đòi quyền sở hữu đối tượng bảo hiểm, nếu toàn bộ số tiền bảo hiểm thấp hơn giá trị bảo hiểm.

Ngoài việc bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm, người bảo hiểm còn phải bồi hoàn những chi phí nhằm mục đích ngăn ngừa, hạn chế tổn thất hoặc để sửa chữa, khôi phục đối tượng bảo hiểm mà người được bảo hiểm đã chi trước khi nhận được thông báo của người bảo hiểm.

Điều 324. Bồi thường tổn thất xảy ra kế tiếp nhau

1. Người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm đối với các tổn thất xảy ra kế tiếp nhau, mặc dù tổng giá trị tổn thất có thể vượt quá số tiền bảo hiểm, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng.

2. Trường hợp đối tượng bảo hiểm bị tổn thất bộ phận mà vẫn chưa được sửa chữa hoặc bồi thường và tiếp sau đó lại xảy ra tổn thất toàn bộ thì người được bảo hiểm chỉ được bồi thường tổn thất toàn bộ.

3. Quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này không loại trừ trách nhiệm của người bảo hiểm đối với việc bồi hoàn chi phí liên quan đến việc thực hiện trách nhiệm quy định tại Điều 323 của Bộ luật này.

Điều 325. Miễn trách nhiệm đối với người bảo hiểm

1. Trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm, khi bảo hiểm tàu biển và bảo hiểm đối với giá dịch vụ vận chuyển, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm về các tổn thất phát sinh trong trường hợp sau đây:

a) Tàu biển không đủ khả năng an toàn đi biển vào lúc bắt đầu chuyến đi, trừ trường hợp tàu biển có khuyết tật ẩn tỳ hoặc khi xảy ra các tình huống không thể tránh khỏi mặc dù người được bảo hiểm đã có sự quan tâm thích đáng;

b) Bốc lên tàu biển các chất hoặc vật liệu dễ nổ, dễ cháy hoặc những hàng hóa nguy hiểm khác không phù hợp với những quy định về việc vận chuyển loại hàng hóa này, nếu người được bảo hiểm biết nhưng người bảo hiểm không biết.

2. Trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm, khi bảo hiểm hàng hóa, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm về các tổn thất phát sinh trong trường hợp sau đây:

a) Tính chất tự nhiên của hàng hóa;

b) Hàng hóa rò rỉ, hao hụt hoặc hao mòn tự nhiên;

c) Đóng gói không đúng quy cách hoặc không thích hợp;

d) Chậm trễ trong việc cung ứng hàng hóa.

3. Trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với tổn thất của đối tượng bảo hiểm xảy ra do chiến tranh hoặc những hoạt động quân sự với bất kỳ tính chất nào và hậu quả của nó; bị cưỡng đoạt; gây rối; đình công hoặc những tổn thất xảy ra do hành động trưng thu, trưng dụng, trưng mua, bắt giữ, phá hủy tàu biển hoặc hàng hóa theo mệnh lệnh quân sự hoặc quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

Mục 6. CHUYỂN QUYỀN ĐÒI BỒI THƯỜNG

Điều 326. Chuyển quyền đòi bồi thường

Khi đã trả tiền bồi thường cho người được bảo hiểm, người bảo hiểm được quyền truy đòi người có lỗi gây ra tổn thất đó (sau đây gọi là người thứ ba) trong phạm vi số tiền đã trả. Người bảo hiểm thực hiện quyền này theo quy định đối với người được bảo hiểm.

Điều 327. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm trong việc đòi người thứ ba

1. Người được bảo hiểm có nghĩa vụ cung cấp cho người bảo hiểm mọi tin tức, tài liệu, bằng chứng mà mình có và phải áp dụng những biện pháp cần thiết để người bảo hiểm có thể thực hiện quyền truy đòi người thứ ba.

2. Trường hợp người được bảo hiểm không thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 1 Điều này hoặc có lỗi làm cho quyền truy đòi của người bảo hiểm không thể thực hiện được thì người bảo hiểm được miễn trả toàn bộ tiền bồi thường hoặc được giảm ở mức hợp lý.

3. Trường hợp người được bảo hiểm đã nhận tiền bồi thường tổn thất do bên thứ ba trả thì người bảo hiểm chỉ có nghĩa vụ trả phần tiền chênh lệch giữa số tiền phải bồi thường theo hợp đồng bảo hiểm và số tiền mà người được bảo hiểm đã nhận từ người thứ ba.

Điều 328. Bảo lãnh đóng góp tổn thất chung

1. Người bảo hiểm phải ký bảo lãnh đóng góp tổn thất chung trong phạm vi số tiền bảo hiểm trên cơ sở cam kết đóng góp tổn thất chung của người được bảo hiểm, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm.

2. Khi phân bổ tổn thất chung, người được bảo hiểm có nghĩa vụ quan tâm thích đáng các quyền lợi của người bảo hiểm.

Mục 7. TỪ BỎ ĐỐI TƯỢNG BẢO HIỂM

Điều 329. Quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm

1. Người được bảo hiểm có quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm và chuyển cho người bảo hiểm quyền và nghĩa vụ của mình liên quan đến đối tượng bảo hiểm để nhận tiền bồi thường tổn thất toàn bộ, nếu đối tượng bảo hiểm bị tổn thất toàn bộ là không thể tránh khỏi hoặc việc ngăn ngừa tổn thất đó gây ra chi phí quá cao so với giá trị của đối tượng bảo hiểm.

2. Quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm có thể được áp dụng trong trường hợp tàu biển bị chìm đắm, bị cưỡng đoạt, bị hư hỏng do tai nạn mà không thể sửa chữa được hoặc chi phí sửa chữa, phục hồi, chuộc tàu biển là không có hiệu quả kinh tế.

3. Quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm quy định tại khoản 2 Điều này cũng được áp dụng đối với hàng hóa, kể cả trường hợp chi phí sửa chữa, vận chuyển hàng hóa đến cảng trả hàng là quá cao so với giá thị trường của hàng hóa đó tại cảng trả hàng.

Điều 330. Cách thức và thời hạn thực hiện quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm

1. Việc thực hiện quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm phải được tuyên bố bằng văn bản ghi rõ căn cứ áp dụng quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm.

2. Tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm phải được gửi cho người bảo hiểm trong thời hạn hợp lý, nhưng không được quá 180 ngày kể từ ngày người được bảo hiểm biết về các sự kiện làm căn cứ để áp dụng quyền từ bỏ hoặc trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày kết thúc thời hạn bảo hiểm trong trường hợp tàu biển hoặc hàng hóa bị cưỡng đoạt hoặc bị mất quyền chiếm hữu vì những nguyên nhân khác; sau thời hạn quy định tại khoản này, người được bảo hiểm bị mất quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm, nhưng vẫn có quyền đòi bồi thường tổn thất.

3. Việc từ bỏ đối tượng bảo hiểm không được kèm theo bất kỳ điều kiện nào; nếu việc từ bỏ đã được chấp nhận thì người bảo hiểm và người được bảo hiểm không được quyền thay đổi quyết định của mình.

Điều 331. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm khi tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm

Khi tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm, người được bảo hiểm có nghĩa vụ cung cấp cho người bảo hiểm những thông tin liên quan đến quyền về tài sản đối với đối tượng bảo hiểm, các khoản bảo hiểm và hạn chế khác mà người được bảo hiểm biết.

Điều 332. Thời hạn chấp nhận hoặc từ chối việc từ bỏ đối tượng bảo hiểm của người bảo hiểm

1. Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm, người bảo hiểm có nghĩa vụ thông báo bằng văn bản cho người được bảo hiểm biết là chấp nhận hoặc từ chối việc từ bỏ; sau thời hạn này, người bảo hiểm mất quyền từ chối.

2. Quyền và nghĩa vụ liên quan đến đối tượng bảo hiểm được chuyển cho người bảo hiểm ngay sau khi người bảo hiểm thông báo chấp nhận việc từ bỏ; người bảo hiểm có thể không đòi quyền này.

3. Trường hợp việc tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm được thực hiện đúng quy định mà người bảo hiểm không chấp nhận việc từ bỏ thì người được bảo hiểm vẫn có quyền đòi bồi thường.

Điều 333. Bồi thường tổn thất toàn bộ

1. Tổn thất toàn bộ ước tính là tổn thất do tàu biển, hàng hóa bị hư hỏng mà xét thấy không thể tránh khỏi tổn thất toàn bộ hoặc chi phí sửa chữa, phục hồi vượt quá giá trị của tàu biển sau khi sửa chữa hoặc vượt quá giá thị trường của hàng hóa đó tại cảng trả hàng; trong

trường hợp này, người được bảo hiểm phải gửi tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm đến người bảo hiểm trước khi yêu cầu trả tiền bảo hiểm.

2. Tổn thất toàn bộ thực tế là tổn thất do tàu biển, hàng hóa bị phá huỷ, 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 334. Hoàn trả tiền bảo hiểm

Trường hợp người bảo hiểm đã trả tiền bồi thường mà sau đó tàu biển lại thoát khỏi rủi ro hàng hải thì người bảo hiểm có quyền yêu cầu người được bảo hiểm tiếp tục sở hữu tàu biển đó và hoàn lại số tiền đã được bồi thường sau khi khấu trừ tiền bồi thường tổn thất bộ phận của tàu biển với điều kiện tổn thất bộ phận đó là hậu quả trực tiếp của rủi ro hàng hải được bảo hiểm.

Mục 8. GIẢI QUYẾT BỒI THƯỜNG

Điều 335. Trách nhiệm giải quyết bồi thường

Khi thanh toán tiền bồi thường tổn thất của đối tượng bảo hiểm, người bảo hiểm có quyền yêu cầu người được bảo hiểm trình bày về sự kiện liên quan, xuất trình tài liệu, bằng chứng cần thiết cho việc đánh giá sự kiện và mức độ tổn thất.

Điều 336. Thời hiệu khởi kiện liên quan đến hợp đồng bảo hiểm hàng hải

Thời hiệu khởi kiện liên quan đến hợp đồng bảo hiểm hàng hải là 02 năm kể từ ngày phát sinh tranh chấp.

Chương XIX
GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP HÀNG HẢI

Điều 337. Tranh chấp hàng hải

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

Điều 338. Nguyên tắc giải quyết tranh chấp hàng hải

1. Các bên liên quan có thể giải quyết tranh chấp hàng hải bằng thương lượng, thỏa thuận hoặc khởi kiện tại Trọng tài hoặc Tòa án có thẩm quyền.

2. Tranh chấp hàng hải được Trọng tài hoặc Tòa án giải quyết theo thẩm quyền, thủ tục do pháp luật quy định.

Điều 339. Giải quyết tranh chấp hàng hải có ít nhất một bên là tổ chức, cá nhân nước ngoài

1. Trường hợp hợp đồng có ít nhất một bên là tổ chức, cá nhân nước ngoài thì các bên tham gia hợp đồng có thể thỏa thuận đưa tranh chấp ra giải quyết tại Trọng tài hoặc Tòa án ở nước ngoài.

2. Trường hợp các bên liên quan đến tranh chấp hàng hải đều là tổ chức, cá nhân nước ngoài và có thỏa thuận bằng văn bản giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài Việt Nam thì Trọng tài Việt Nam có quyền giải quyết đối với tranh chấp hàng hải đó, ngay cả khi nơi xảy ra tranh chấp ngoài lãnh thổ Việt Nam.

3. Tranh chấp hàng hải quy định tại khoản 2 Điều này cũng có thể được giải quyết tại Tòa án Việt Nam nếu căn cứ xác lập, thay đổi, chấm dứt quan hệ giữa các bên liên quan đến tranh chấp hàng hải theo pháp luật Việt Nam hoặc tài sản liên quan đến quan hệ đó ở Việt Nam.

Chương XX
ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 340. Hiệu lực thi hành

1. Bộ luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2017.

2. Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2005 hết hiệu lực kể từ ngày Bộ luật này có hiệu lực thi hành.

Điều 341. Quy định chi tiết

Chính phủ, cơ quan có thẩm quyền quy định chi tiết các điều, khoản được giao trong Bộ luật.

Bộ luật này đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIII, kỳ họp thứ 10 thông qua ngày 25 tháng 11 năm 2015.

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI
Nguyễn Sinh Hùng