

BỘ LUẬT HÀNG HẢI

CỦA QUỐC HỘI NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
SỐ 40/2005/QH11 NGÀY 14 THÁNG 6 NĂM 2005

Căn cứ vào Hiến pháp nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 1992 đã được sửa đổi, bổ sung theo Nghị quyết số 51/2001/QH10 ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Quốc hội khoá X, kỳ họp thứ 10;

Bộ luật này quy định về hàng hải.

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 bộ, cảng biển, luồng hàng hải, vận tải biển, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu biển vào mục đích kinh tế, văn hoá, xã hội, thể thao, công vụ và nghiên cứu khoa học.

Đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thuỷ nội địa, thuỷ phi cơ, cảng quân sự, cảng cá và cảng, bến thuỷ 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

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

2. Trong trường hợp điều ước quốc tế mà Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác với quy định của Bộ luật này thì áp dụng quy định của điều ước quốc tế đó.

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

1. Trong trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến quyền sở hữu tài sản trên tàu biển, hợp đồng cho 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 biển cả, các vụ việc xảy ra trên tàu biển khi tàu đang ở biển cả thì áp dụng pháp luật của quốc gia mà tàu biển mang cờ quốc tịch.

2. Trong trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến tổn thất chung thì áp dụng pháp luật nơi tàu biển ghé vào ngay sau khi xảy ra tổn thất chung đó.

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

Trong trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến tai nạn đắm va hoặc cứu hộ xảy ra ở biển cả thì áp dụng pháp luật của quốc gia mà Trọng tài hoặc Toà án của quốc gia đầu tiên đã thụ lý giải quyết tranh chấp.

Trường hợp tai nạn đắm va xảy ra ở biển cả hoặc trong nội thủy, lãnh hải của quốc gia khác giữa các tàu biển có cùng quốc tịch thì áp dụng pháp luật của quốc gia mà tàu biển mang cờ quốc tịch.

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

Điều 4. Quyền thoả thuận trong hợp đồng

1. Các bên tham gia trong hợp đồng liên quan đến hoạt động hàng hải có quyền thoả 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 thoả thuận áp dụng luật nước ngoài hoặc tập quán hàng hải quốc tế trong các quan hệ hợp đồng và chọn Trọng tài, Toà 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 thoả thuận trong hợp đồng, luật nước ngoài có thể được áp dụng tại Việt Nam đối với các quan hệ hợp đồng liên quan đến hoạt động hàng hải, nếu luật đó không trái với các nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam.

Điều 5. Nguyên tắc hoạt động hàng hải

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 hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Hoạt động hàng hải phải bảo đảm an toàn hàng hải, quốc phòng, an ninh; bảo vệ lợi ích, chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán của nước Cộng hoà 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 môi trường và cảnh quan thiên nhiên bền vững.

Điều 6. Chính sách phát triển hàng hải

1. Nhà nước ưu tiên đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng; nâng cao năng lực vận tải của đội tàu biển Việt Nam và chuyên giao, ứng dụng khoa học, công nghệ hàng hải tiên tiến.

2. Nhà nước có chính sách khuyến khích mọi tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển Việt Nam, kết cấu hạ tầng cảng biển và thực hiện các hoạt động hàng hải khác tại Việt Nam.

Điều 7. Quyền vận tải nội địa

1. Tàu biển Việt Nam được ưu tiên vận tải nội địa đối với hàng hoá, hành khách và hành lý.

2. Khi tàu biển Việt Nam không có đủ khả năng vận chuyển thì tàu biển nước ngoài được tham gia vận tải nội địa trong các trường hợp sau đây:

a) Vận chuyển hàng hoá siêu trường, siêu trọng hoặc các loại hàng hoá khác bằng tàu biển chuyên dùng;

b) Đề phòng chống, khắc phục thiên tai, dịch bệnh hoặc cứu trợ nhân đạo khẩn cấp;

c) Vận chuyển hành khách và hành lý từ tàu khách du lịch vào đất liền và ngược lại.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đối với những trường hợp quy định tại điểm a và điểm b khoản 2 Điều này.

Giám đốc Cảng vụ hàng hải quyết định đối với trường hợp quy định tại điểm c khoản 2 Điều này.

Điều 8. 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. 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.

4. 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 9. Thanh tra hàng hải

1. Thanh tra hàng hải thuộc Thanh tra Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành về hàng hải.

2. Tổ chức, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Thanh tra hàng hải thực hiện theo quy định của Bộ luật này và pháp luật về thanh tra.

Điều 10. 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 của nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

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

3. Cố ý tạo chướng ngại vật gây nguy hiểm hoặc làm cản trở giao thông hàng hải.
4. Sử dụng, khai thác tàu biển không đăng ký, đăng kiểm hoặc quá hạn đăng ký, đăng kiểm; giả mạo đăng ký, đăng kiểm.
5. Từ chối tham gia tìm kiếm, cứu nạn trên biển trong trường hợp điều kiện thực tế cho phép.
6. Gây ô nhiễm môi trường.
7. Xâm phạm tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm người trên tàu biển; chiếm đoạt, cố ý làm hư hỏng hoặc huỷ hoại tài sản trên tàu biển; bỏ trốn sau khi gây tai nạn hàng hải.
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. 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.
10. Các hành vi bị nghiêm cấm khác trong hoạt động hàng hải theo quy định của pháp luật.

CHƯƠNG II TÀU BIỂN

MỤC 1 QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 11. Tàu biển

Tàu biển là tàu hoặc cấu trúc nổi di động khác chuyên dùng hoạt động trên biển.

Tàu biển quy định trong Bộ luật này không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ và tàu cá.

Điều 12. Tàu biển Việt Nam

1. Tàu biển Việt Nam là tàu biển đã được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam hoặc từ khi được cơ quan đại diện ngoại giao hoặc cơ quan lãnh sự 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 13. Chủ tàu

1. Chủ tàu là người sở hữu tàu biển.

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

MỤC 2 ĐĂNG KÝ TÀU BIỂN

Điều 14. Nguyên tắc đăng ký tàu biển

1. Việc đăng ký tàu biển Việt Nam được thực hiện theo những 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.

Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài có đủ điều kiện quy định tại Điều 16 của Bộ luật này được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam. Việc đăng ký tàu biển Việt Nam bao gồm đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam và đăng ký quyền sở hữu tàu biển đó hoặc chỉ đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam.

Tàu biển nước ngoài do tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê theo hình thức thuê tàu trần, thuê mua tàu 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 xoá;

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 15. 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 công suất máy chính từ 75 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 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 16. Điều kiện đăng ký tàu biển Việt Nam

1. Tàu biển khi đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam 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 được Cơ quan đăng ký tàu biển Việt Nam chấp thuận;

d) Giấy chứng nhận tạm ngừng đăng ký hoặc xoá đăng ký, nếu tàu biển đó đã được đăng ký ở nước ngoài;

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 17. 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 16 và Điều 19 của Bộ luật này cho Cơ quan đăng ký tàu biển Việt Nam.

2. Trong 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 chậm nhất là sáu mươi ngày, kể từ ngày nhận tàu tại Việt Nam hoặc từ ngày đưa tàu về đến cảng biển Việt Nam đầu tiên, nếu tàu biển được nhận ở nước ngoài.

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 18. 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 trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam phải có đủ các điều kiện sau đây:

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

b) Tàu có tên gọi riêng được Cơ quan đăng ký tàu biển Việt Nam chấp thuận;

c) Tàu đã được đặt sống chính.

Điều 19. 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 các 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) Nơi 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 tạm ngừng hoặc xoá đăng ký.

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

Điều 20. Xoá đăng ký tàu biển Việt Nam

1. Tàu biển Việt Nam được xoá đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam trong các trường hợp sau đây:

- a) Bị phá huỷ hoặc chìm đắm mà không thể trục vớt sử dụng lại 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 xoá đăng ký tàu biển Việt Nam, nếu người nhận thế chấp tàu biển đó chấp thuận.

3. Khi xoá đăng ký tàu biển hoặc xoá đăng ký tàu biển đang đóng trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam, 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 xoá đăng ký.

Điều 21. Quy định chi tiết về đăng ký tàu biển

Chính phủ quy định chi tiết về tổ chức và hoạt động của Cơ quan đăng ký tàu biển Việt Nam; trình tự, thủ tục đăng ký tàu biển tại 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 22. Đăng ký tàu công vụ

Tàu công vụ là tàu biển chuyên dùng để thực hiện các công vụ không vì mục đích thương mại.

Các quy định của Mục này được áp dụng đối với việc đăng ký tàu công vụ.

**MỤC 3
ĐĂNG KIỂM TÀU BIỂN VIỆT NAM****Điều 23.** 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 uỷ quyền kiểm tra, phân cấp, 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 hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chuẩn về an toàn hàng hải, an ninh 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 24. Kiểm tra, giám sát kỹ thuật đối với tàu biển Việt Nam

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

2. Tàu biển trong quá trình hoạt động phải chịu sự kiểm tra định kỳ của tổ chức đăng kiểm về chất lượng và an toàn kỹ thuật.

Điều 25. Đăng kiểm tàu công vụ

Các quy định của Mục này được áp dụng đối với việc đăng kiểm tàu công vụ.

**MỤC 4
GIẤY CHỨNG NHẬN VÀ TÀI LIỆU CỦA TÀU BIỂN****Điều 26.** 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 và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể 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 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 chín mươi ngày, nếu tàu biển thực sự không có điều kiện đến nơi được

chỉ định để kiểm tra và điều kiện kỹ thuật của tàu biển trong thực tế vẫn bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Thời hạn được kéo dài này kết thúc ngay khi tàu biển đã đến cảng được chỉ định để kiểm tra.

3. Các giấy chứng nhận về an toàn hàng hải, an ninh 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 và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

4. Trong trường hợp có căn cứ để cho rằng tàu biển không bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh 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 tra kỹ thuật của tàu biển, mặc dù trước đó tàu biển đã được cấp đủ các giấy chứng nhận về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

Điều 27. 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 quốc tế mà Cộng hoà 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 nhà nước 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. Trong trường hợp kết quả kiểm tra không phù hợp với Giấy chứng nhận dung tích tàu biển thì chủ tàu phải thanh toán các chi phí liên quan đến việc kiểm tra lại dung tích tàu biển. Trong 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

AN TOÀN HÀNG HẢI, AN NINH HÀNG HẢI VÀ PHÒNG NGỪA Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG

Điều 28. Bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm 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 khả năng chuyên môn của thuyền bộ phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

2. Tàu biển khi hoạt động trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam phải chấp hành quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hoà xã hội

chủ nghĩa Việt Nam là thành viên về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

3. Tàu biển, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa và thủy phi cơ 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.

Báo hiệu hàng hải bao gồm các báo hiệu nhận biết bằng hình ảnh, ánh sáng, âm thanh và tín hiệu vô tuyến được thiết lập để hướng dẫn cho hoạt động của tàu biển.

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

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 cảng biển và luồng hàng hải khác.

5. Tàu biển chuyên dùng để vận chuyên dầu mỏ, chế phẩm từ dầu mỏ hoặc các hàng hoá 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.

6. 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.

Điều 29. Thanh tra, kiểm tra về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường

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 và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hoà 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 và phòng ngừa ô nhiễm 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 và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo yêu cầu của Thanh tra hàng hải, Cảng vụ hàng hải.

Điều 30. Tìm kiếm và cứu nạn hàng hải

1. Tàu biển, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa và thủy phi cơ khi gặp nguy hiểm cần sự cứu giúp thì phải phát tín hiệu cấp cứu theo quy định.

2. Tàu biển, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa 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 31. Điều tra tai nạn hàng hải

1. Tai nạn hàng hải là tai nạn do đâm va hoặc các sự cố liên quan đến tàu biển gây hậu quả chết người, mất tích, bị thương, thiệt hại đối với hàng hoá, hành lý, tài sản trên tàu biển, cảng biển và công trình, thiết bị khác, làm cho tàu biển bị hư hỏng, chìm đắm, phá huỷ, cháy, mắc cạn hoặc gây ô nhiễm 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 cụ thể việc báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải.

MỤC 6 CHUYỂN QUYỀN SỞ HỮU VÀ THẾ CHẤP TÀU BIỂN

Điều 32. 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 thoả 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, trình tự, thủ tục chuyển quyền sở hữu tàu biển dưới hình thức mua, bán.

Điều 33. 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 đối với bên có quyền và không phải chuyển giao tàu biển đó cho bên nhận thế chấp giữ.

2. Chủ tàu có quyền thế chấp tàu biển Việt Nam thuộc sở hữu của mình cho người nhận thế chấp theo quy định của Bộ luật này và các 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 34. 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 người 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 thoả thuận khác.

3. Trường hợp người 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 thoả 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 hai chủ sở hữu trở lên thì phải được sự đồng ý của tất cả các chủ sở hữu đó, trừ trường hợp có thoả thuận khác.

6. Trường hợp tàu biển bị tổn thất toàn bộ thì việc thế chấp chấm dứt; người nhận thế chấp được hưởng quyền ưu tiên đối với khoản tiền bồi thường mà người bảo hiểm trả cho việc bồi thường tổn thất toàn bộ của tàu biển.

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

Điều 35. Đăng ký thế chấp tàu biển Việt Nam

1. Đăng ký thế chấp tàu biển Việt Nam có các 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.

MỤC 7 QUYỀN CẦM GIỮ HÀNG HẢI

Điều 36. Quyền cầm giữ hàng hải

1. Quyền cầm giữ hàng hải là quyền của người có khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 37 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 37 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 Toà 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 37 của Bộ luật này, mặc dù tàu biển đó đã được thế chấp hoặc chủ tàu đã thực hiện các 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 37. 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, phí hoa tiêu, phí cầu cảng và về các loại 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 38. 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 37 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 37 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 37 của Bộ luật này thì khiếu nại hàng hải phát sinh sau được giải quyết trước các khiếu nại hàng hải khác.

Điều 39. Thời hiệu quyền cầm giữ hàng hải

1. Thời hiệu quyền cầm giữ hàng hải là một 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 uỷ 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. Trong trường hợp Toà 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 ba mươi ngày, kể từ ngày tàu đến cảng biển Việt Nam đầu tiên, nhưng không quá hai năm, kể từ ngày phát sinh quyền cầm giữ hàng hải.

MỤC 8 BẮT GIỮ TÀU BIỂN

Điều 40. Bắt giữ tàu biển

1. Bắt giữ tàu biển là việc không cho phép tàu biển di chuyển hoặc hạn chế di chuyển tàu biển bằng quyết định của Toà án để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 41 của Bộ luật này, nhưng không bao gồm việc bắt giữ tàu biển để thi hành bản án, quyết định của Toà án hoặc quyết định cưỡng chế khác của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

2. Thủ tục bắt giữ tàu biển thực hiện theo quy định của Uỷ ban thường vụ Quốc hội.

Điều 41. 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 37 của Bộ luật này;
2. Thiệt hại hoặc đe dọa gây thiệt hại do tàu biển gây ra cho môi trường, bờ biển 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 cho các biện pháp hợp lý 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 huỷ 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. Thoả 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. Thoả thuận liên quan đến vận chuyển hàng hoá 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 hoá, 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 hoá, vật liệu, thực phẩm, nhiên liệu, thiết bị (kể cả công-te-nơ) 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 uỷ 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.

Điều 42. Thực hiện quyền bắt giữ tàu biển

1. Sau khi nhận được yêu cầu bắt giữ tàu biển của người có khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 41 của Bộ luật này, Toà án có thẩm quyền xem xét, 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 chuyên 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 43. Bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển

1. Để thực hiện việc bắt giữ tàu biển, người yêu cầu bắt giữ phải bảo đảm tài chính theo hình thức và giá trị do Toà án quy định tương đương với thiệt hại có thể phát sinh do việc yêu cầu bắt giữ tàu biển.

2. Người yêu cầu bắt giữ tàu biển phải chịu trách nhiệm đối với tổn thất, thiệt hại xảy ra do hậu quả của việc yêu cầu bắt giữ sai.

Điều 44. Thả tàu biển sau khi bị bắt giữ

1. Sau khi chủ tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu đã thực hiện những biện pháp bảo đảm thay thế hoặc đã thanh toán đủ khoản nợ thì tàu biển đang bị bắt giữ phải được thả ngay.

2. Trong trường hợp không có sự thoả thuận giữa các bên về mức độ và hình thức bảo đảm thay thế, Toà 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.

CHƯƠNG III THUYỀN BỘ

Điều 45. 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 46. 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, độ tuổi lao động, khả năng chuyên môn 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 thuyền viên 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, hộ chiếu thuyền viên và sổ thuyền viên; điều kiện để thuyền viên là công dân Việt Nam được phép làm việc trên tàu biển nước ngoài và điều kiện để thuyền viên là công dân nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt Nam.

5. Bộ trưởng Bộ Y tế phối hợp với Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về tiêu chuẩn sức khoẻ của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam.

Điều 47. Nghĩa vụ của thuyền viên

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

a) Chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật Việt Nam, điều ước quốc tế mà Cộng hoà 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 mãn 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 hoá, 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 các tài sản khác của tàu biển được giao phụ trách;

e) Thực hiện nhiệm vụ khác theo quy định của pháp luật.

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 48. 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.

2. Trường hợp chủ tàu hoặc thuyền trưởng yêu cầu thuyền viên rời tàu biển thì chủ tàu có trách nhiệm chu cấp mọi chi phí sinh hoạt và đi đường cần thiết để thuyền viên về đúng nơi quy định trong hợp đồng thuê thuyền viên hoặc về đến cảng đã tiếp nhận thuyền viên vào làm việc, nếu trong hợp đồng thuê thuyền viên không có thỏa thuận khác; 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 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 49. 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.

Điều 50. Nghĩa vụ của thuyền trưởng

1. Tổ chức quản lý, khai thác tàu biển theo quy định của pháp luật.
2. Chăm sóc chu đáo để tàu biển có đủ các điều kiện an toàn hàng hải 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 cho tàu biển và người ở trên tàu biển trước và trong khi tàu biển đang hành trình.
3. Quan tâm thích đáng để hàng hoá 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. Chăm sóc chu đáo để hàng hoá 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 hoá; 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 hoá.
5. Áp dụng mọi biện pháp cần thiết để bảo vệ tàu biển, người và các tài sản khác trên tàu biển.
6. Đưa tàu biển vào 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 toả, 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 nhậ 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 ra, vào cảng, kênh đào, luồng hàng hải và khi tàu hoạt động trong vùng nước cảng biển hoặc khi xảy ra các tình huống đặc biệt khó khăn, nguy hiểm.
10. Sử dụng hoa tiêu hàng hải, tàu lai trong các 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 mãn 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 51. Quyền của thuyền trưởng

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

2. Nhân danh chủ tàu và người có lợi ích liên quan đến hàng hoá 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 Toà 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 hoá tuyên bố hạn chế một phần hoặc toàn bộ quyền đại diện đó.

3. Từ chối không cho tàu biển hành trình, nếu xét thấy chưa đủ điều kiện an toàn hàng hải, an ninh 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 hoá 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 hoá.

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 hoá 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 thành 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 thoả thuận với các tàu đến cứu nạn, có quyền chỉ định tàu thực hiện việc cứu hộ.

Điều 52. 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 hài, 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 biển Việt Nam đầu tiên mà tàu biển ghé vào hoặc cho cơ quan đại diện ngoại giao hoặc cơ quan lãnh sự 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 53. Trách nhiệm của thuyền trưởng khi có hành vi phạm tội trên tàu biển

1. Khi phát hiện hành vi phạm tội trên tàu biển, thuyền trưởng có trách nhiệm sau đây:

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

b) Bảo vệ chứng cứ và tùy theo điều kiện cụ thể, chuyển giao người có hành vi phạm tội 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 thuộc lực lượng vũ trang nhân dân Việt Nam gặp ở trên biển hoặc thông báo cho cơ quan đại diện ngoại giao hoặc cơ quan lãnh sự 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 hoá vận chuyển trên tàu, thuyền trưởng có quyền tạm giữ người đang trên tàu mà có hành vi phạm tội tại một phòng riêng.

Điều 54. Trách nhiệm của thuyền trưởng trong việc thông báo cho cơ quan đại diện ngoại giao hoặc cơ quan lãnh sự 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 ngoại giao hoặc cơ quan lãnh sự 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 ngoại giao hoặc cơ quan lãnh sự của Việt Nam tại nước đó yêu cầu.

Điều 55. 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 các tai nạn hàng hải hoặc vụ việc khác liên quan đến an toàn hàng hải tại khu vực tàu biển hoạt động, thuyền trưởng có trách nhiệm thông báo ngay cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền nơi gần nhất biết và báo cáo tai nạn hàng hải theo quy định.

Điều 56. 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 hoá 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 chậm nhất hai mươi bốn giờ sau khi xảy ra tai nạn hoặc kể từ khi tàu ghé vào cảng biển đầu tiên sau khi xảy ra tai nạn.

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

Trình tự, thủ tục xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải tại Việt Nam do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

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

Điều 57. Hợp đồng thuê thuyền viên

1. Hợp đồng thuê thuyền viên là hợp đồng lao động được giao kết bằng văn bản giữa chủ tàu hoặc người sử dụng thuyền viên với thuyền viên để làm việc trên tàu biển.

2. Hợp đồng thuê thuyền viên có các nội dung chính sau đây:

- a) Tên và địa chỉ của người thuê thuyền viên;
- b) Tên hoặc danh sách thuyền viên được thuê;
- c) Điều kiện làm việc trên tàu biển;
- d) Thời hạn thuê thuyền viên;
- đ) Tiền lương, tiền thưởng, tiền ăn và các khoản chi phí khác;
- e) Chế độ bảo hiểm;
- g) Các chế độ khác của thuyền viên;
- h) Trách nhiệm của người thuê thuyền viên và thuyền viên.

Điều 58. 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 theo quy định tại khoản 2 Điều 46 của Bộ luật này.

2. Quy định chức danh, trách nhiệm 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.

CHƯƠNG IV CẢNG BIỂN

Điều 59. Cảng biển

1. Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt trang thiết bị cho tàu biển ra, vào hoạt động để bốc dỡ hàng hoá, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.

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.

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; vùng để xây dựng luồng cảng biển và các công trình phụ trợ khác.

Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng. Bến cảng bao gồm cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, luồng vào bến cảng và các công trình phụ trợ khác. Cầu cảng là kết cấu cố định thuộc bến cảng, được sử dụng cho tàu biển neo đậu, bốc dỡ hàng hoá, đón, trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.

2. Kết cấu hạ tầng cảng biển bao gồm kết cấu hạ tầng bến cảng và kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển.

Kết cấu hạ tầng bến cảng 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, luồng nhánh cảng biển và các công trình phụ trợ khác được xây dựng, lắp đặt cố định tại vùng đất cảng và vùng nước trước cầu cảng.

Kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển bao gồm luồng cảng biển, hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ khác.

3. Luồng cảng biển là phần giới hạn vùng nước từ biển vào cảng được xác định bởi hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ để bảo đảm cho tàu biển và các phương tiện thuỷ khác ra, vào cảng biển an toàn.

Luồng nhánh cảng biển là phần giới hạn vùng nước từ luồng cảng biển vào bến cảng, được xác định bởi hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ, để bảo đảm cho tàu biển và các phương tiện thuỷ khác ra, vào bến cảng an toàn.

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

Điều 60. Phân loại cảng biển

Cảng biển được phân thành các loại sau đây:

1. Cảng biển loại I là cảng biển đặc biệt quan trọng, có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng;
2. Cảng biển loại II là cảng biển quan trọng, có quy mô vừa phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của vùng, địa phương;
3. Cảng biển loại III là cảng biển có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động của doanh nghiệp.

Điều 61. Chức năng của cảng biển

1. Bảo đảm an toàn cho tàu biển ra, vào hoạt động.
2. Cung cấp phương tiện và thiết bị cần thiết cho tàu biển neo đậu, bốc dỡ hàng hoá và đón trả hành khách.

3. Cung cấp dịch vụ vận chuyển, bốc dỡ, lưu kho bãi và bảo quản hàng hoá trong cảng.
4. Đẻ tàu biển và các phương tiện thuỷ khác trú ẩn, sửa chữa, bảo dưỡng hoặc thực hiện những dịch vụ cần thiết trong trường hợp khẩn cấp.
5. Cung cấp các dịch vụ khác cho tàu biển, người và hàng hoá.

Điều 62. Công bố đóng, mở cảng biển và vùng nước cảng biển

1. Chính phủ quy định điều kiện, thủ tục công bố đóng, mở cảng biển, vùng nước cảng biển, quản lý luồng hàng hải và hoạt động hàng hải tại cảng biển.
2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố đóng, mở cảng biển, vùng nước cảng biển và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải sau khi tham khảo ý kiến của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi có cảng biển.
3. Giám đốc Cảng vụ hàng hải quyết định tạm thời không cho tàu thuyền ra, vào cảng biển.

Điều 63. Quy hoạch phát triển cảng biển

1. Quy hoạch phát triển cảng biển 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, các ngành khác, địa phương và xu thế phát triển hàng hải thế giới.
Ngành, địa phương 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 64. Đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác cảng biển, luồng cảng biển

1. Đầu tư xây dựng cảng biển, luồng cảng biển phải phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển, luồng cảng biển, quy định của pháp luật về đầu tư, pháp luật về xây dựng và quy định 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 cảng biển theo quy định của pháp luật.
Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng cảng biển, luồng cảng biển quyết định hình thức quản lý, khai thác cảng biển, luồng cảng biển.
3. Chính phủ quy định cụ thể về đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác cảng biển, luồng cảng biển.

Điều 65. An toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường tại cảng biển

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

Điều 66. Cảng vụ hàng hải

1. Cảng vụ hàng hải là cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hàng hải tại cảng biển và vùng nước cảng biển.
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 67. 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 cảng biển, 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 biển ra, vào và hoạt động tại cảng biển; không cho phép tàu biển vào cảng khi không có đủ điều kiện cần thiết về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

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

5. Tạm giữ tàu biển theo quy định tại Điều 68 của Bộ luật này.

6. 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.

7. Tổ chức thực hiện việc đăng ký tàu biển, đăng ký thuyền viên; thu, quản lý, sử dụng các loại phí, lệ phí cảng biển theo quy định của pháp luật.

8. 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.

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

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

11. Thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn khác theo quy định của pháp luật.

Điều 68. Tạm giữ tàu biển

1. Việc tạm giữ tàu biển được thực hiện trong các trường hợp sau đây:

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

- b) Đang trong quá trình điều tra tai nạn hàng hải;
- c) Chưa thanh toán xong các khoản phí, lệ phí hàng hải;
- d) Chưa trả đủ tiền phạt vi phạm hành chính theo quy định của pháp luật;
- đ) Các trường hợp khác theo quy định của pháp luật.

2. Việc tạm giữ tàu biển chấm dứt khi lý do tạm giữ quy định tại khoản 1 Điều này không còn.

Điều 69. 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 hoá - thông tin, 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.

CHƯƠNG V HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

MỤC 1 CÁC QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 70. Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

1. Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển là hợp đồng được giao kết giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, theo đó người vận chuyển thu tiền cước vận chuyển do người thuê vận chuyển trả và dùng tàu biển để vận chuyển hàng hoá từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng.

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

3. Cước vận chuyển là tiền công trả cho người vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

Điều 71. Các loại hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển bao gồm:

1. Hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển là hợp đồng vận chuyển hàng hoá 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 hoá để vận chuyển.

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

2. Hợp đồng vận chuyển theo chuyến là hợp đồng vận chuyển hàng hoá 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 hoá theo chuyến.

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

Điều 72. Các bên liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

1. Người thuê vận chuyển là người tự mình hoặc uỷ quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển với người vận chuyển. Trong trường hợp hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển, người thuê vận chuyển được gọi là người gửi hàng.

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

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

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

5. Người nhận hàng là người có quyền nhận hàng theo quy định tại Điều 89 và Điều 110 của Bộ luật này.

Điều 73. 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.

2. Vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hoá 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 hoá dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

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

4. Giấy gửi hàng đường biển là bằng chứng về việc hàng hoá được nhận như được ghi trong giấy gửi hàng đường biển; là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hoá 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 thoả thuận về nội dung, giá trị.

MỤC 2

HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ THEO CHỨNG TỪ VẬN CHUYỂN

Điều 74. 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 hoá 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 các 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 thoả thuận về việc giảm trách nhiệm của người vận chuyển trong các 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 hoá trên boong.

Điều 75. Nghĩa vụ của người vận chuyển

1. Người vận chuyển phải miễn cán để trước và khi bắt đầu chuyển 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 hoá có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hoá phù hợp với tính chất của hàng hoá.

2. Người vận chuyển chịu trách nhiệm về việc bốc hàng, dỡ hàng cẩn thận và thích hợp, chăm sóc chu đáo hàng hoá trong quá trình vận chuyển.

3. Người vận chuyển 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 hoá. Việc thông báo này không áp dụng đối với tàu chuyên tuyến, trừ trường hợp lịch tàu có sự thay đổi.

Điều 76. Hàng hoá chở trên boong

Hàng hoá chỉ được chở trên boong nếu có thoả 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 77. 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 hoá 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 hoá.

3. Các thoả 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 thoả 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 78. 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 hoá do việc tàu biển không đủ khả năng đi biển, nếu đã thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ quy định tại khoản 1 Điều 75 của Bộ luật này. Trong trường hợp này, người vận chuyển có nghĩa vụ chứng minh đã thực hiện nhiệm vụ một cách cẩn thận.

2. Người vận chuyển được miễn hoàn toàn trách nhiệm, nếu tổn thất hàng hoá xảy ra trong các 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) Hoả 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 Toà 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 hoá xảy ra do chất lượng, khuyết tật ẩn tỳ hoặc khuyết tật khác của hàng hoá;
- o) Hàng hoá không được đóng gói đúng quy cách;
- p) Hàng hoá 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 cẩn thận;
- r) Bất kỳ nguyên nhân nào khác xảy ra mà người vận chuyển không có lỗi hoặc không cố ý gây ra tổn thất hoặc không phải do người làm công, đại lý của người vận chuyển có lỗi gây ra.

Trong 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 thoả 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 hoá.

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

- a) Đi chệch tuyến đường khi đã có sự chấp thuận của người gửi 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 79. Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển

1. Trong trường hợp chủng loại, giá trị của hàng hoá không được người gửi hàng, 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 hoá hoặc tổn thất khác liên quan đến hàng hoá trong giới hạn tối đa tương đương với 666,67 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc cho mỗi đơn vị hàng hoá hoặc 2 đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam trọng lượng cả bì của số hàng hoá bị mất mát, hư hỏng tùy theo giá trị hàng hoá.

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 công-te-nơ hoặc công cụ tương tự được dùng để đóng hàng hoá thì mỗi kiện hoặc đơn vị hàng hoá đã ghi trong chứng từ vận chuyển, đã đóng vào công cụ được coi là một kiện hoặc một đơn vị hàng hoá quy định tại khoản 1 Điều này. Trường hợp chứng từ vận chuyển không ghi rõ số kiện hoặc đơn vị hàng hoá thì công-te-nơ hoặc công cụ đó chỉ được xem là một kiện hoặc một đơn vị hàng hoá.

3. Trong trường hợp chủng loại và giá trị hàng hoá 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 hoá trên cơ sở giá trị đó theo nguyên tắc sau đây:

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

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

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

4. Trách nhiệm của người vận chuyển đối với việc chậm trả hàng được giới hạn số tiền bằng 2,5 lần tiền cược của số hàng trả chậm, nhưng không vượt quá tổng số cược phải trả theo hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

Điều 80. 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 79 của Bộ luật này nếu người khiếu nại chứng minh được mất mát, hư hỏng hàng hoá là hậu quả do người vận chuyển đã có hành vi cố ý gây mất mát, hư hỏng, chậm trả hàng hoặc cấu thả và biết rằng việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm trả hàng đó có thể xảy ra.

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

Điều 81. Nghĩa vụ của người gửi hàng và người giao hàng

1. Người gửi hàng phải bảo đảm hàng hoá 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 hoá không bảo đảm các tiêu chuẩn đóng gói cần thiết.

2. Người gửi 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 hoá dễ nổ, dễ cháy và các loại hàng hoá nguy hiểm khác hoặc loại hàng hoá cần phải có biện pháp đặc biệt khi bốc hàng, vận chuyển, bảo quản và dỡ hàng.

Người gửi 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 gửi hàng hoặc 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 hoá không chính xác hoặc không đúng sự thật, nếu người vận chuyển chứng minh được là người gửi hàng hoặc người giao hàng có lỗi gây ra tổn thất đó.

Điều 82. Vận chuyển hàng hoá nguy hiểm

1. Người vận chuyển có quyền dỡ hàng hoá khỏi tàu biển, huỷ bỏ hoặc làm mất khả năng gây hại của hàng hoá dễ nổ, dễ cháy hoặc hàng hoá nguy hiểm khác mà không phải bồi thường và vẫn được thu đủ cước, nếu số hàng hoá đó đã được khai báo sai hoặc do người vận chuyển không được thông báo trước và cũng không thể nhận biết về những đặc tính nguy hiểm của hàng hoá khi bốc hàng theo sự hiểu biết nghiệp vụ thông thường.

Người gửi 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 hoá nguy hiểm, mặc dù đã được thông báo trước hoặc đã nhận biết tính chất nguy hiểm của hàng hoá 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 hoá đó đe dọa sự an toàn của tàu, người và hàng hoá 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 cước cự ly.

Cước cự ly là cước vận chuyển được tính trên cơ sở tỷ lệ giữa quãng đường mà hàng hoá được vận chuyển trong thực tế so với toàn bộ quãng đường vận chuyển đã thoả 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 83. Miễn trách nhiệm của người gửi hàng

Người gửi 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 84. Thanh toán cước vận chuyển

1. Khi nhận hàng, người nhận hàng phải thanh toán cho người vận chuyển cước 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 gửi hàng và người nhận hàng chưa thanh toán đủ các khoản nợ hoặc chưa nhận được sự bảo đảm thoả đáng.

Các khoản nợ này bao gồm cước 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 hoá.

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

Điều 85. Cước vận chuyển trong trường hợp hàng hoá bị thiệt hại

1. Trong trường hợp hàng hoá 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 cước vận chuyển; nếu đã thu thì được hoàn trả lại. Trong trường hợp hàng hoá được cứu hoặc được hoàn trả lại thì người vận chuyển chỉ được thu cước cự ly, nếu người có quyền lợi liên quan đến hàng hoá đó không thu được lợi ích từ quãng đường mà hàng hoá đó đã được tàu biển vận chuyển.

2. Trường hợp hàng hoá hư hỏng hoặc hao hụt do đặc tính riêng hoặc hàng hoá là động vật sống mà bị chết trong khi vận chuyển thì người vận chuyển vẫn có quyền thu đủ cước vận chuyển.

Điều 86. 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 các 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 87. Nội dung của vận đơn

1. Vận đơn bao gồm các nội dung sau đây:

- a) Tên và trụ sở chính của người vận chuyển;
- b) Tên người gửi 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) Mô tả về chủng loại, kích thước, thể tích, số lượng đơn vị, trọng lượng hoặc giá trị hàng hoá, nếu xét thấy cần thiết;
- e) Mô tả tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hoá;
- g) Ký, mã hiệu và đặc điểm nhận biết hàng hoá 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 hoá hoặc bao bì;
- h) Cước 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 73 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 88. Ghi chú trong vận đơn

1. Người vận chuyển có quyền ghi chú trong vận đơn các nhận xét của mình nếu có nghi vấn về tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hoá.

2. Người vận chuyển có quyền từ chối ghi trong vận đơn sự mô tả về hàng hoá, nếu có đủ căn cứ nghi ngờ tính chính xác về lời khai báo của người gửi hàng, 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 hoá, nếu chúng chưa được đánh dấu rõ ràng trên từng kiện hàng hoặc bao bì, bảo đảm dễ nhận thấy khi chuyển đi kết thúc.

4. Trường hợp hàng hoá 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 hoá hoặc tổn thất liên quan đến hàng hoá trong mọi trường hợp, nếu người gửi hàng, người giao hàng đã cố tình khai gian về chủng loại, giá trị của hàng hoá khi bốc hàng và khai báo đó đã được ghi nhận vào vận đơn.

Điều 89. 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 90. Thay vận đơn bằng chứng từ vận chuyển khác

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

Điều 91. 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 92. Quyền định đoạt hàng hoá của người gửi hàng

1. Người gửi hàng có quyền định đoạt hàng hoá 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 các yêu cầu của người gửi 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 93. 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 89 của Bộ luật này. Sau khi hàng hoá đã được trả, các chứng từ vận chuyển còn lại không còn giá trị để nhận hàng.

Điều 94. Xử lý hàng hoá 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 gửi 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 sáu mươi 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 hoá mau hỏng hoặc việc gửi là quá tốn kém so với giá trị thực tế của hàng hoá thì người vận chuyển có quyền bán đấu giá trước thời hạn đó.

Người vận chuyển có nghĩa vụ thông báo cho người gửi 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 hoá do người vận chuyển lưu giữ tại cảng biển Việt Nam quy định tại Điều này thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Điều 95. Tiền bán đấu giá hàng hoá

1. Sau khi khấu trừ các khoản nợ của người nhận hàng, các chi phí liên quan đến việc gửi và bán đấu giá hàng hoá quy định tại Điều 94 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 một trăm tám mươi ngày, kể từ ngày bán đấu giá hàng hoá mà không có người yêu cầu nhận lại số tiền còn thừa thì số tiền này được sung công quỹ nhà nước.

Điều 96. Giám định và thông báo về mất mát, hư hỏng hàng hoá 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 hoá. 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 hoá 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 hoá chậm nhất là ba ngày, kể từ ngày nhận hàng, nếu không thể phát hiện thiệt hại từ bên ngoài; đối với hàng hoá đã giám định quy định tại khoản 1 Điều này thì không cần thông báo bằng văn bản.

Mọi thoả 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 sáu mươi ngày, kể từ ngày hàng hoá lẽ ra phải được giao theo thoả 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 sáu mươi ngày, kể từ ngày hàng hoá lẽ ra được giao theo thoả thuận trong hợp đồng.

Điều 97. Thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hoá

Thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hoá vận chuyển theo chứng từ vận chuyển là một năm, kể từ ngày trả hàng hoặc lẽ ra phải trả hàng cho người nhận hàng.

MỤC 3 HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN THEO CHUYẾN

Điều 98. 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 hoá, 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 99. 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 100. 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 101. 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 thoả thuận trong hợp đồng vận chuyển hàng hoá.

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 vào, ra, chờ đợi cùng với hàng hoá. Trong trường hợp có nhiều người thuê vận chuyển mà họ không thoả 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 thoả 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 102. Thời hạn bốc hàng

1. Thời hạn bốc hàng do các bên thoả thuận trong hợp đồng, nếu không có thoả 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 thoả 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 thoả thuận.

Điều 103. Thời hạn dôi nhật

1. Các bên tham gia hợp đồng có thể thoả thuận trong hợp đồng về thời gian cho phép kéo dài ngoài thời hạn bốc hàng quy định tại Điều 102 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 thoả thuận trong hợp đồng; trường hợp không có thoả 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 104. 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 thoả thuận trong hợp đồng, trường hợp không có thoả 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 105. Thay thế hàng hoá

1. Người thuê vận chuyển có quyền thay thế hàng hoá đã được ghi trong hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng loại hàng hoá 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 cước vận chuyển đối với loại hàng hoá thay thế không được thấp hơn giá cước đã thoả thuận đối với loại hàng hoá bị thay thế.

Điều 106. Bốc hàng và xếp hàng trên tàu biển

1. Hàng hoá phải được sắp xếp trên tàu biển theo Sơ đồ hàng hoá do thuyền trưởng quyết định. Việc xếp hàng hoá trên boong phải được người thuê vận chuyển đồng ý bằng văn bản.

2. Người vận chuyển có nghĩa vụ chăm sóc chu đáo việc bốc hàng, sắp xếp, chằng buộc và ngăn cách hàng hoá ở trên tàu biển. Các chi phí liên quan do hai bên thoả thuận trong hợp đồng.

Điều 107. 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 nhậ trong hợp đồng vận chuyển theo chuyên đã kết thúc, mặc dù toàn bộ hàng hoá hoặc một phần hàng hoá 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 tiền cước vận chuyển, kể cả tiền cước của số hàng hoá chưa được bốc lên tàu biển; cước thu đối với số hàng hoá đó gọi là cước khổng.

2. Trường hợp cho thuê nguyên tàu biển, người vận chuyển có quyền thu đủ tiền cước, 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 hoá đã tập kết ở nơi bốc hàng, mặc dù thời hạn dôi nhậ đã kết thúc, nếu việc bốc số hàng hoá đó chỉ làm lưu tàu trong thời hạn không quá mười bốn ngày và vẫn được hưởng quyền lợi quy định tại khoản 3 Điều 103 của Bộ luật này.

3. Trong trường hợp cho thuê một phần tàu biển, người vận chuyển có quyền thu đủ cước và từ chối bốc lên tàu số hàng hoá được đưa đến sau thời hạn bốc hàng hoặc sau thời hạn dôi nhậ đã thoả thuận do nguyên nhân thuộc về người thuê vận chuyển.

Điều 108. Tuyến đường và thời gian vận chuyển

1. Người vận chuyển phải thực hiện việc vận chuyển hàng hoá 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 thoả 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 hoá phát sinh do tàu biển phải đi chệch tuyến đường trong các trường hợp này.

Điều 109. Cảng thay thế

1. Khi tàu biển không vào được cảng trả hàng do những nguyên nhân không thể vượt qua được và không có khả năng chờ đợi để vào cảng trả hàng sau một thời gian hợp lý thì người vận chuyển được phép đưa tàu biển vào 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 cước cự ly và chi phí liên quan.

3. Trường hợp cho thuê một phần tàu biển thì thuyền trưởng cũng có quyền hành động quy định tại khoản 1 Điều này, nếu sau năm 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 cước và chi phí liên quan.

Điều 110. Dỡ hàng và trả hàng

1. Việc dỡ hàng do thuyền trưởng quyết định. Người vận chuyển có nghĩa vụ chăm sóc chu đáo việc dỡ hàng.

2. Người thuê vận chuyển có quyền định đoạt hàng hoá 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 111. Cước vận chuyển

1. Trường hợp hàng hoá được bốc lên tàu biển vượt quá khối lượng đã thoả thuận trong hợp đồng thì người vận chuyển chỉ có quyền thu tiền cước vận chuyển theo giá cước đã thoả thuận đối với số hàng hoá đó.

2. Trường hợp hàng hoá được bốc lậu lên tàu biển thì người vận chuyển có quyền thu gấp đôi tiền cước vận chuyển từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng và được bồi thường các tổn thất phát sinh do việc xếp số hàng hoá bốc lậu đó trên tàu. Người vận chuyển có quyền dỡ số hàng hoá 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 tiền cước vận chuyển, tiền bồi thường do lưu tàu hoặc các chi phí khác liên quan đến việc vận chuyển hàng hoá, nếu các khoản tiền đó chưa được thanh toán trước.

Điều 112. Thanh toán cước vận chuyển, lưu kho và xử lý tiền bán đấu giá hàng hoá

Các quy định về thanh toán cước vận chuyển, xử lý hàng hoá bị lưu giữ, tiền bán đấu giá hàng hoá tại các điều 84, 85, 94 và 95 của Bộ luật này được áp dụng tương tự đối với việc vận chuyển hàng hoá theo hợp đồng vận chuyển theo chuyên.

Điều 113. Quyền chấm dứt hợp đồng của người thuê vận chuyển

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

a) Người vận chuyển không đưa tàu biển đến nơi bốc hàng đúng thời điểm thoả 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 tiền cước 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 tiền cước theo các nguyên tắc sau đây:

a) Trả một nửa tiền cước vận chuyển, nếu chấm dứt hợp đồng trước khi tính thời hạn bốc hàng;

b) Trả đủ tiền cước 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 tiền cước 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 tiền cước 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 hoá 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 các chi phí liên quan, tùy theo thời điểm chấm dứt hợp đồng, người thuê vận chuyển còn phải trả tiền cước vận chuyển theo các nguyên tắc sau đây:

a) Trả một nửa tiền cước vận chuyển, nếu chấm dứt hợp đồng sau thời hạn tập kết hàng hoá đã thoả thuận;

b) Trả đủ tiền cước vận chuyển, nếu chấm dứt hợp đồng trong khi tàu biển đang thực hiện chuyến đi.

Điều 114. 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 hoá đã bốc lên tàu biển chưa đủ theo hợp đồng và tổng giá trị của số hàng hoá đó không đủ để bảo đảm cho tiền cước vận chuyển và các chi phí liên quan mà người vận chuyển phải chi cho hàng hoá, trừ trường hợp người thuê vận chuyển đã trả đủ tiền cước vận chuyển hoặc có sự bảo đảm cần thiết. Người thuê vận chuyển phải trả các chi phí liên quan đến việc dỡ hàng và một nửa tiền cước vận chuyển đã thoả thuận.

Điều 115. 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 các sự kiện sau đây:

- a) Chiến tranh đe dọa sự an toàn của tàu biển hoặc hàng hoá; 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 hoá ra khỏi cảng nhận hàng hoặc vào 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 các 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 tiền cước cự ly và chi phí dỡ hàng.

Điều 116. 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 các trường hợp sau đây:

- a) Tàu biển được chỉ định trong hợp đồng bị chìm đắm, mất tích, bị cưỡng đoạt;
- b) Hàng hoá 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 các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này thì người vận chuyển chỉ có quyền thu cước cự ly; nếu chỉ có tàu biển bị tổn thất mà hàng hoá được cứu thoát hoặc được hoàn trả thì người vận chuyển có quyền thu cước cự ly đối với số hàng hoá đó.

Điều 117. Bảo quản hàng hoá khi chấm dứt hợp đồng

Khi hợp đồng chấm dứt theo các quy định tại Mục này thì người vận chuyển vẫn phải có nghĩa vụ chăm sóc hàng hoá đến khi giao cho người có quyền nhận hàng, trừ trường hợp quy định tại điểm a và điểm b khoản 1 Điều 116 của Bộ luật này.

Điều 118. 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 hai năm, kể từ ngày người khiếu nại biết hoặc phải biết quyền lợi của mình bị xâm phạm.

MỤC 4 HỢP ĐỒNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

Điều 119. 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 hoá để thu tiền cước 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 uỷ 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 uỷ 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 thoả thuận của hợp đồng.

Điều 120. 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 hoá 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 121. Giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức

1. Trường hợp hàng hoá 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 hoá 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 78 và Điều 79 của Bộ luật này.

Điều 122. Quy định chi tiết về vận tải đa phương thức

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

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

Điều 123. 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, tiền cước hành lý do hành khách trả.

2. Người vận chuyển là người trực tiếp hoặc uỷ 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 uỷ 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 phương tiện vận tải, động vật sống được vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hoá.

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 hoá;

b) Động vật sống.

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

Điều 124. 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 cước hành lý.

Điều 125. Quyền và nghĩa vụ của hành khách

1. Hành khách được hưởng mọi quyền lợi theo đúng hạng vé và không phải trả tiền cước 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 quyền chấm dứt hợp đồng vận chuyển trước khi tàu khởi hành hoặc sau khi chuyến đi đã bắt đầu ở bất kỳ cảng nào mà tàu ghé vào để đón hoặc trả khách và có quyền nhận lại tiền vé hoặc số tiền tương ứng của phần vé chưa sử dụng, sau khi đã trừ các chi phí hoặc tiền phạt nếu có.

3. 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.

4. Những thoả 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 126. Nghĩa vụ và quyền của người vận chuyển

1. Người vận chuyển có nghĩa vụ miễn 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 các 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 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 ra khỏi cảng nhận khách hoặc vào 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 tiền cước 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. Tuy 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. Những quy định tại khoản 7 Điều này không làm hạn chế quyền của hành khách từ chối thực hiện hợp đồng vận chuyển.

Điều 127. 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 77 của Bộ luật này.

Điều 128. 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 129. 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 130. 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 rách tay xảy ra do sự cố đâm va, chìm đắm, phá huỷ, mắc cạn, nổ, cháy hoặc khuyết tật 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 131. 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 132. 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 khoẻ 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 Toà 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 thoả 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 133. Mất quyền giới hạn trách nhiệm

1. Người vận chuyển mất quyền giới hạn trách nhiệm quy định tại Điều 132 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 cấu 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 134. 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 135. 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 thoả 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 uỷ quyền biết. Mọi chi phí và phí tổn phát sinh do hành khách thanh toán.

Điều 136. 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 các 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 các 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 mười lăm 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 137. 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 khoẻ và mất mát, hư hỏng hành lý là hai 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 ba 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 lên 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 ba năm, kể từ ngày hành khách rời tàu hoặc ngày lên hành khách rời tàu, tùy thuộc vào thời điểm nào muộn hơn.

CHƯƠNG VII HỢP ĐỒNG THUÊ TÀU

MỤC 1 QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 138. 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 thoả thuận trong hợp đồng và nhận tiền thuê tàu do người thuê tàu trả.

Điều 139. 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 140. Cho thuê lại tàu

1. Trường hợp có thoả 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 141. 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 thoả thuận khác.

Điều 142. 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 hai năm, kể từ ngày chấm dứt hợp đồng.

MỤC 2 THUÊ TÀU ĐỊNH HẠN

Điều 143. 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 144. 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 thoả 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 thoả thuận trong hợp đồng, trả lương và bảo đảm các quyền lợi hợp pháp khác cho thuyền viên trong thời gian thuê tàu.

Điều 145. 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 hoá, hành khách, hành lý.

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

Điều 146. Nghĩa vụ của người thuê tàu định hạn

1. Người thuê tàu có nghĩa vụ sử dụng tàu đúng mục đích đã thoả 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 hoá, 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 thoả thuận trong hợp đồng, trừ những hao mòn tự nhiên của tàu.

Điều 147. 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 148. 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 149. 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 150. 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 thoả thuận trong hợp đồng thuê tàu thì chủ tàu có quyền giữ hàng hoá, tài sản trên tàu, nếu hàng hoá, tài sản đó thuộc sở hữu của người thuê tàu.

Điều 151. 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 144 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 152. 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 153. Nghĩa vụ của chủ tàu trong thuê tàu trần

1. Chủ tàu phải sẵn sàng 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 thoả 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 154. 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 thoả 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 155. 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 146, Điều 149 và Điều 151 của Bộ luật này.

Điều 156. Thanh toán tiền thuê tàu trần

Người thuê tàu trần phải trả tiền thuê tàu theo thoả 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 157. Thuê mua tàu

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 thoả thuận trong hợp đồng.

CHƯƠNG VIII ĐẠI LÝ TÀU BIỂN VÀ MÔI GIỚI HÀNG HẢI

MỤC 1 ĐẠI LÝ TÀU BIỂN

Điều 158. 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 vào, rời cảng; ký kết hợp đồng vận chuyển, hợp đồng bảo hiểm hàng hải, hợp đồng bốc dỡ hàng hoá, 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 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 159. Người đại lý tàu biển

1. Người đại lý tàu biển là người được người uỷ thác chỉ định làm đại diện để tiến hành dịch vụ đại lý tàu biển theo uỷ thác của người uỷ 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 160. Hợp đồng đại lý tàu biển

Hợp đồng đại lý tàu biển là hợp đồng được giao kết bằng văn bản giữa người uỷ thác và người đại lý tàu biển, theo đó người uỷ thác uỷ 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 161. 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 chăm sóc và bảo vệ chu đáo quyền và lợi ích hợp pháp của người uỷ thác; phải chấp hành các yêu cầu và chỉ dẫn của người uỷ thác; nhanh chóng thông báo cho người uỷ thác về các sự kiện liên quan đến công việc được uỷ thác; tính toán chính xác các khoản thu, chi liên quan đến công việc được uỷ thác.

2. Người đại lý tàu biển có trách nhiệm bồi thường cho người uỷ thác thiệt hại do lỗi của mình gây ra.

Điều 162. Trách nhiệm của người uỷ thác

1. Người uỷ thác có trách nhiệm hướng dẫn người đại lý tàu biển thực hiện dịch vụ đã uỷ 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 uỷ thác.

2. Trường hợp người đại lý tàu biển có hành động vượt quá phạm vi uỷ thác thì người uỷ thác vẫn phải chịu trách nhiệm về hành động đó, nếu ngay sau khi nhận được thông tin này mà người uỷ 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 163. Giá dịch vụ đại lý tàu biển

Giá dịch vụ đại lý tàu biển do các bên thoả thuận, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.

Điều 164. 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 hai năm, kể từ ngày phát sinh tranh chấp.

Điều 165. Đại lý tàu biển đối với tàu công vụ, tàu cá, thủy phi cơ và tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam

Các quy định của Mục này được áp dụng đối với tàu công vụ, tàu cá, thủy phi cơ và tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam.

MỤC 2 MÔI GIỚI HÀNG HẢI

Điều 166. 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 chuyên, 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 167. 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 thoả thuận về hoa hồng môi giới; nếu không có thoả 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 thoả thuận khác.

Điều 168. 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 hai năm, kể từ ngày phát sinh tranh chấp.

CHƯƠNG IX HOA TIÊU HÀNG HẢI

Điều 169. 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 biển Việt Nam và tàu biển 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 phí hoa tiêu. Trong các vùng hoa tiêu hàng hải không bắt buộc, nếu thấy cần thiết để bảo đảm an toàn thì thuyền trưởng có thể yêu cầu hoa tiêu hàng hải Việt Nam dẫn tàu.

Chính phủ quy định cụ thể các trường hợp được miễn sử dụng hoa tiêu hàng hải Việt Nam dẫn tàu khi hoạt động trong vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc của Việt Nam.

Điều 170. Tổ chức hoa tiêu hàng hải

1. Tổ chức hoa tiêu hàng hải là tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn tàu biển ra, vào cảng biển, hoạt động trong một vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc của Việt Nam.
2. Chính phủ quy định về tổ chức và hoạt động của hoa tiêu hàng hải.

Điều 171. 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 172. 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 khả năng 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 173. 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 có ý không thực hiện các chỉ dẫn hoặc khuyến cáo hợp lý của mình với sự làm chứng của người thứ ba.
2. Hoa tiêu hàng hải có nghĩa vụ thường xuyên chỉ dẫn cho thuyền trưởng biết về các 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 các quy định khác có liên quan của pháp luật.
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 mãn 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 thoả 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 174. 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 các 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 các chi phí liên quan.

Điều 175. 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 176. Quy định chi tiết về hoa tiêu hàng hải

1. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc; tiêu chuẩn đào tạo, cấp, thu hồi chứng chỉ khả năng chuyên môn hoa tiêu hàng hải và giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải.

2. Bộ Tài chính quy định biểu phí hoa tiêu hàng hải tại Việt Nam sau khi thống nhất với Bộ Giao thông vận tải.

Điều 177. Hoa tiêu đối với tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, 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, thủy phi cơ và tàu quân sự nước ngoài đến Việt Nam.

CHƯƠNG X LAI DẮT TÀU BIỂN

Điều 178. 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 179. 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 thoả thuận, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.

Điều 180. 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 thoả thuận về người có quyền chỉ huy đoàn tàu lai dắt; nếu không có thoả 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.

Điều 181. 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 thoả 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 thoả thuận trong hợp đồng lai dắt tàu biển.

Điều 182. 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 183. 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 hai năm, kể từ ngày phát sinh tranh chấp.

Điều 184. Lai dắt tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa 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 và thủy phi cơ.

CHƯƠNG XI CỨU HỘ HÀNG HẢI

Điều 185. 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 chỡ 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 thoả thuận.

4. Các bên tham gia hợp đồng cứu hộ hàng hải có quyền yêu cầu huỷ bỏ hoặc thay đổi những thoả thuận không hợp lý trong hợp đồng, nếu các thoả 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 186. Nghĩa vụ của người cứu hộ, chủ tàu và thuyền trưởng

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

- a) Tiến hành việc cứu hộ một cách khẩn cấp;
- b) Áp dụng các biện pháp thích hợp để ngăn ngừa hoặc giảm thiệt hại cho môi trường;
- c) Phải yêu cầu sự hỗ trợ của những người cứu hộ khác trong trường hợp cần thiết;
- d) Chấp nhận hành động cứu hộ của những người cứu hộ khác khi có yêu cầu hợp lý của chủ tàu, thuyền trưởng của tàu 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 khẩn cấp 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 đưa đến địa điểm an toàn, phải giao lại tàu biển hoặc tài sản cho người cứu hộ, nếu người cứu hộ yêu cầu hợp lý.

Điều 187. 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 tiền cước, tiền công vận chuyển hành khách; 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 188. Nguyên tắc xác định tiền công cứu hộ

1. Tiền công cứu hộ được thoả 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 thoả 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 189. 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 hoá 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 188 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 188 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 188 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 188 của Bộ luật này và là phần chênh lệch giữa khoản tiền công đặc biệt và tiền công cứu hộ.

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

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 190. 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 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 các chi phí liên quan khác.

Điều 191. 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 192. Tiền thưởng công cứu hộ trong các trường hợp khác

Người đang thực hiện nhiệm vụ hoa tiêu hàng hải hoặc lái dất 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 193. 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 188 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 194. 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 thoả đáng đối với khiếu kiện đòi thanh toán tiền công cứu hộ, bao gồm cả lợi nhuận và các chi phí liên quan.

Điều 195. 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 hai năm, kể từ ngày kết thúc hành động cứu hộ.

Điều 196. Cứu hộ hàng hải đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thuỷ nội địa và thuỷ phi cơ

Các quy định của Chương này được áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thuỷ nội địa và thuỷ phi cơ.

CHƯƠNG XII TRỤC VỐT TÀI SẢN CHÌM ĐẮM

Điều 197. Tài sản chìm đắm

1. Tài sản chìm đắm là tàu biển, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thuỷ nội địa, thuỷ phi cơ, hàng hoá hoặc các vật thể khác chìm đắm ở nội thuỷ, lãnh hải Việt Nam hoặc trôi nổi trên biển hoặc dạt vào bờ biển Việt Nam.

2. Tài sản chìm đắm gây nguy hiểm là tài sản làm cản trở hoặc gây nguy hiểm cho hoạt động hàng hải, tài nguyên biển; đe dọa tính mạng và sức khoẻ con người; gây ô nhiễm môi trường.

Điều 198. 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 có thẩm quyền quy định tại Điều 205 của Bộ luật này quyết định việc trục vớt tài sản đó.

2. Trường hợp tài sản chìm đắm là tàu biển, hàng hoá hoặc các vật thể khác từ tàu biển 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 các chi phí có liên quan đến việc trục vớt tài sản.

3. Trường hợp tài sản chìm đắm gây ô nhiễm môi trường, chủ sở hữu 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 199. Thời hạn thông báo và trục vớt tài sản chìm đắm

Trừ trường hợp quy định tại Điều 200 của Bộ luật này, thời hạn thông báo và trục vớt tài sản chìm đắm được quy định như sau:

1. Trong thời hạn ba mươi 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 205 của Bộ luật này về việc trục vớt và dự kiến thời hạn kết thúc trục vớt;

2. Trong thời hạn ba mươi ngày, kể từ ngày nhận được thông báo nói trên, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 205 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, nhưng thời hạn này không được quá một năm.

Điều 200. 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 hoặc phá hủy tài sản đó trong thời hạn do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định. Trong trường hợp chủ sở hữu tài sản không trục vớt hoặc người trục vớt do chủ sở hữu tài sản chỉ định không có khả năng bảo đảm trục vớt tài sản đúng thời hạn thì Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải 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 202 của Bộ luật này.

2. Sau ba mươi 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 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải 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 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải 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 các 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 một trăm tám mươi 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.

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 201. Quyền ưu tiên trực vớt tài sản chìm đắm

Tổ chức, cá nhân Việt Nam được quyền ưu tiên trong việc giao kết hợp đồng trực vớt tài sản chìm đắm tại nội thủy, lãnh hải Việt Nam.

Điều 202. 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 trực vớt tài sản trong thời hạn quy định tại Điều 199 và Điều 200 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 205 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 203. Xử lý tài sản chìm đắm ngẫu nhiên trực vớt được

1. Trường hợp ngẫu nhiên trực vớt được tài sản trong nội thủy, lãnh hải Việt Nam hoặc khi đưa tài sản ngẫu nhiên trực vớt được vào nội thủy, lãnh hải Việt Nam, người trực vớt phải thông báo ngay cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 205 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 trực 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 trực vớt có quyền xử lý tài sản theo quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 200 của Bộ luật này.

3. Trong thời hạn mười lăm 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 trực vớt có nghĩa vụ giao nộp tài sản đó cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 205 của Bộ luật này.

4. Trong thời hạn sáu mươi 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 205 của Bộ luật này có quyền xử lý tài sản theo quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 200 của Bộ luật này.

5. Trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này, người trực vớt được hưởng tiền công trực 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 204. 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 203 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 205. 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 hoá - Thông tin chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm là di sản văn hoá.
3. Bộ Quốc phòng chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm liên quan đến quốc phòng, an ninh và tài sản chìm đắm trong khu vực quân sự.
4. Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm không thuộc tài sản quy định tại các khoản 1, 2 và 3 Điều này.
5. Chính phủ quy định chi tiết việc xử lý tài sản chìm đắm.

CHƯƠNG XIII TAI NẠN ĐÂM VA

Điều 206. 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 207. 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, nêu 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, hồ 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 208. 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 khoẻ 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 207 của Bộ luật này nếu điều kiện thực tế cho phép.

6. Trên cơ sở các 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 thoả 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 thoả thuận được thì có quyền khởi kiện tại Trọng tài hoặc Tòa án có thẩm quyền.

Điều 209. 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 210. 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 211. Thời hiệu khởi kiện về tai nạn đâm va

1. Thời hiệu khởi kiện về tai nạn đâm va là hai 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 208 của Bộ luật này là một năm, kể từ ngày trả tiền bồi thường.

Điều 212. Tai nạn đâm va đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thuỷ nội địa và thuỷ phi cơ

Các quy định của Chương này được áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thuỷ nội địa và thuỷ phi cơ.

CHƯƠNG XIV TỔN THẤT CHUNG

Điều 213. Tồn thất chung

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

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

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

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

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

Điều 214. Phân bổ tồn thất chung

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

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

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

4. Các nguyên tắc dùng để xác định cụ thể giá trị tổn thất và giá trị phân bổ tổn thất chung do các bên thoả thuận trong hợp đồng. Trường hợp không có thoả thuận trong hợp đồng thì người phân bổ tồn thất chung căn cứ vào các quy định của Chương này và tập quán quốc tế để giải quyết.

Điều 215. Phân bổ tồn thất chung cho hàng hoá bốc lậ lên tàu

Tồn thất của hàng hoá bốc lậ lên tàu hoặc khai sai về chủng loại và giá trị không được tính vào tồn thất chung; nếu hàng hoá đó cũng được cứu thoát khỏi hiểm họa chung thì cũng phải chịu một giá trị phân bổ tương ứng.

Điều 216. Tồn thất riêng

Mọi tổn thất về tàu, hàng hoá, hành lý, tiền cước vận chuyển hàng hoá, tiền công vận chuyển hành khách không được tính vào tồn thất chung theo nguyên tắc quy định

tại Điều 213 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 217. 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 ba mươi ngày, kể từ ngày tuyên bố tổn thất chung.

Điều 218. Thời hiệu khởi kiện về tổn thất chung

Thời hiệu khởi kiện về tổn thất chung là hai 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 XV **GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ ĐỐI VỚI** **CÁC KHIẾU NẠI HÀNG HẢI**

Điều 219. 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 220 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 220. 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 hoá, 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 huỷ 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 huỷ hoặc làm cho vô hại hàng hoá 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 221. 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 222 của Bộ luật này.

Điều 222. 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 khoẻ 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 132 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 khoẻ 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 tại thời điểm thanh toán.

9. Tổng dung tích là dung tích toàn phần (GT) của tàu biển được xác định theo Công ước quốc tế về đo dung tích tàu biển năm 1969.

Điều 223. 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 222 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 Toà 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. Toà án có quyền ra lệnh giải phóng tài sản đã bị giữ của người có trách nhiệm bồi thường hoặc chấm dứt các bảo đảm tương tự mà người có trách nhiệm bồi thường đã cung cấp.

5. Trường hợp trước khi Quỹ bảo đảm bồi thường được phân bổ và người có trách nhiệm bồi thường hoặc những người khác được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự theo quy định của Bộ luật này đã thực hiện giải quyết khiếu nại hàng hải thuộc phạm vi Quỹ bảo đảm bồi thường phải chi trả thì những người này được hưởng mọi quyền lợi từ Quỹ bảo đảm bồi thường đối với khiếu nại hàng hải đã giải quyết, trong phạm vi tổng số tiền đã trả theo nguyên tắc thế quyền.

6. Việc lập Quỹ bảo đảm bồi thường không có nghĩa là chủ tàu đã thừa nhận mọi trách nhiệm về mình.

CHƯƠNG XVI HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HẢI

MỤC 1 QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 224. 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 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 thoả thuận trong hợp đồng.

Rủi ro hàng hải là những rủi ro xảy ra liên quan đến hành trình đường biển, bao gồm các rủi ro của biển, cháy, nổ, chiến tranh, cướp biển, trộm cắp, kê biên, quản thúc, giam giữ, ném hàng xuống biển, trung thu, trung dụng, trung mua, hành vi bất hợp pháp và các rủi ro tương tự hoặc những rủi ro khác được thoả 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 hoặc đường sắt thuộc cùng một hành trình đường biển.

3. Hợp đồng bảo hiểm hàng hải phải được giao kết bằng văn bản.

Điều 225. Đối tượng bảo hiểm hàng hải

Đối tượng bảo hiểm hàng hải có thể là bất kỳ quyền lợi vật chất nào liên quan đến các hoạt động hàng hải mà có thể quy ra tiền, bao gồm tàu biển, tàu biển đang đóng, hàng hoá, tiền cước vận chuyển hàng hoá, tiền công vận chuyển hành khách, tiền thuê tàu, tiền thuê mua tàu, tiền lãi ước tính của hàng hoá, các khoản hoa hồng, chi phí tổn thất chung, trách nhiệm dân sự và các khoản tiền được bảo đảm bằng tàu, hàng hoá hoặc tiền cước vận chuyển.

Điều 226. 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 một 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 hoá thì có quyền lợi bảo hiểm mặc dù có thể đã từ chối nhận hàng hoặc đã xử lý hàng hoá đó như đối với hàng hoá thuộc rủi ro của người bán hàng do giao hàng chậm hoặc vì những lý do khác.

Điều 227. 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 228. 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 chuyển là đơn bảo hiểm cấp cho đối tượng bảo hiểm từ một địa điểm này đến một hoặc nhiều địa điểm khác;

b) Đơn bảo hiểm thời hạn là đơn bảo hiểm cấp cho đối tượng bảo hiểm trong một thời gian nhất định;

c) Đơn bảo hiểm định giá là đơn bảo hiểm trong đó người bảo hiểm đồng ý trước giá trị của đối tượng bảo hiểm ghi trong đơn bảo hiểm, phù hợp với giá trị được bảo hiểm và được sử dụng khi giải quyết bồi thường tổn thất toàn bộ hoặc bồi thường tổn thất bộ phận.

Việc xác định tổn thất toàn bộ ước tính phải căn cứ vào giá trị ghi trong hợp đồng và quy định tại khoản 1 Điều 254 của Bộ luật này, trừ trường hợp đơn bảo hiểm có thoả 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 229. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm

1. Người được bảo hiểm có nghĩa vụ cung cấp cho người bảo hiểm biết tất cả các 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 230. 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 231. Quyền chấm dứt hợp đồng bảo hiểm

1. Trường hợp người được bảo hiểm cố ý vi phạm nghĩa vụ quy định tại Điều 229 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 229 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 thoả thuận khác trong hợp đồng.

Trường hợp trong hợp đồng có thoả 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 hoá và hợp đồng bảo hiểm chuyển đối với tàu biển sau khi trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu.

MỤC 2 **GIÁ TRỊ BẢO HIỂM VÀ SỐ TIỀN BẢO HIỂM**

Điều 232. 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 thoả thuận trong hợp đồng;

2. Giá trị bảo hiểm của hàng hoá là giá trị hàng hoá ghi trên hoá đơn ở nơi bốc hàng hoặc giá thị trường ở nơi và thời điểm bốc hàng cộng với phí bảo hiểm, tiền cước vận chuyển và có thể cả tiền lãi ước tính;

3. Giá trị bảo hiểm tiền cước vận chuyển là tổng số tiền cước vận chuyển cộng với phí bảo hiểm. Trường hợp người thuê vận chuyển mua bảo hiểm cho tiền cước vận chuyển thì tiền cước này được tính gộp vào giá trị bảo hiểm của hàng hoá;

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 233. 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 (sau đây gọi là số tiền 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 234. 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 QUYỀN THEO HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HẢI

Điều 235. 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 thoả 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 236. 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 237. 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 hoá hoặc một số hàng hoá 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 hoá theo yêu cầu của người được bảo hiểm.

Điều 238. 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 hoá 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 239. 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 chín mươi ngày.

MỤC 5
THỰC HIỆN HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HẢI**Điều 240.** 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 thoả thuận khác.

Điều 241. 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 242. 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 cầu thả hoặc cố ý không thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 1 Điều này.

Điều 243. 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 242 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 244. 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 243 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 do hành động cố ý hoặc quá cầu 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 thoả 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 bảy 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 245. 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 thoả 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. Những 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 244 của Bộ luật này.

Điều 246. Miễn trách nhiệm đối với người bảo hiểm

1. Trừ trường hợp có thoả thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm, khi bảo hiểm tàu biển và tiền cước vận chuyển, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm về các tổn thất phát sinh trong các 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 hoá nguy hiểm khác không phù hợp với những quy định về việc vận chuyển loại hàng hoá này, nếu người được bảo hiểm biết nhưng người bảo hiểm không biết.

2. Trừ trường hợp có thoả thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm, khi bảo hiểm hàng hoá, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm về các tổn thất phát sinh trong các trường hợp sau đây:

- a) Tính chất tự nhiên của hàng hoá;
- b) Hàng hoá 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 hoá.

3. Trừ trường hợp có thoả 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 huỷ tàu biển hoặc hàng hoá theo mệnh lệnh quân sự hoặc quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

MỤC 6 CHUYÊN QUYỀN ĐÒI BỒI THƯỜNG

Điều 247. Chuyên 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 248. 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 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 249. 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 thoả 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 250. 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 hoá, kể cả trường hợp chi phí sửa chữa, vận chuyển hàng hoá đến cảng trả hàng là quá cao so với giá thị trường của hàng hoá đó tại cảng trả hàng.

Điều 251. 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 một trăm tám mươi 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 sáu mươi ngày, kể từ ngày kết thúc thời hạn bảo hiểm trong trường hợp tàu biển hoặc hàng hoá 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 252. 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 253. Thời hạn chấp nhận hoặc từ chối việc từ bỏ đối tượng bảo hiểm của người bảo hiểm

1. Trong thời hạn ba mươi 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 254. Bồi thường tổn thất toàn bộ

1. Tổn thất toàn bộ ước tính là tổn thất do tàu biển, hàng hoá 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 hoá 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 hoá bị phá huỷ, hư hỏng toàn bộ mà không phục hồi được hoặc tàu biển mất tích cùng hàng hoá; 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 255. 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 256. 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 các tài liệu, bằng chứng cần thiết cho việc đánh giá sự kiện và mức độ tổn thất.

Điều 257. 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 hai năm, kể từ ngày phát sinh tranh chấp.

CHƯƠNG XVII GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP HÀNG HẢI

Điều 258. Tranh chấp hàng hải

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

Điều 259. Nguyên tắc giải quyết tranh chấp hàng hải

1. Các bên liên quan có thể giải quyết tranh chấp hàng hải bằng thương lượng, thoả thuận hoặc khởi kiện tại Trọng tài hoặc Toà án có thẩm quyền.

2. Tranh chấp hàng hải được Trọng tài hoặc Toà án giải quyết theo thẩm quyền, thủ tục do pháp luật quy định.

Điều 260. 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 thoả thuận đưa tranh chấp ra giải quyết tại Trọng tài hoặc Toà 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 thoả 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 Toà 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 XVIII ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 261. Hiệu lực thi hành

1. Bộ luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2006.

2. Bộ luật này thay thế Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 1990.

Bộ luật này đã được Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam khoá XI, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 14 tháng 6 năm 2005.