

DỰ THẢO LUẬT SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU CỦA LUẬT GTĐTND

05/3/2013

LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA NĂM 2004		DỰ THẢO LUẬT SỬA ĐỔI, BỔ SUNG		CĂN CỨ, LÝ DO
Điều, khoản	Nội dung	Điều, khoản	Nội dung	
Căn cứ	<p><i>Căn cứ vào Hiến pháp nước Cộng hòa 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;</i></p> <p><i>Luật này quy định về giao thông đường thủy nội địa,</i></p>	Căn cứ	<p><i>Căn cứ vào Hiến pháp nước Cộng hòa 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;</i></p> <p><i>Quốc hội ban hành Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11,</i></p>	
	CHƯƠNG I NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG		CHƯƠNG I NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG	
Điều 1	Phạm vi điều chỉnh	Điều 1	Phạm vi điều chỉnh	
	<p>Luật này quy định về hoạt động giao thông đường thủy nội địa; các điều kiện bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa đối với kết cấu hạ tầng, phương tiện và người tham gia giao thông, vận tải</p>		<p>Luật này quy định về hoạt động giao thông đường thủy nội địa; các điều kiện bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa đối với kết cấu hạ tầng, phương tiện và người tham gia giao thông, vận tải</p>	

	đường thủy nội địa.		đường thủy nội địa.	
	Không có	2	Đối với hoạt động giao thông trên hành lang bảo vệ luồng và trên sông, kênh, rạch, hồ, đầm, phá không phải là đường thủy nội địa, áp dụng các quy định sau đây:	Luật năm 2004 không điều chỉnh các sông, kênh, rạch, hồ đầm, phá có hoạt động giao thông đường thủy nội địa nhưng chưa được tổ chức, quản lý (chiếm 55%) và vùng nước từ mép luồng đến mép nước trên sông, kênh, rạch được tổ chức, quản lý. Do đó, bổ sung khoản này là cần thiết để điều chỉnh các hoạt động giao thông đường thủy nội địa của người và phương tiện trên vùng nước này
		a	Quy định về phương tiện thủy nội địa;	
		b	Quy định về thuyền viên, người lái phương tiện;	
		c	Quy định về quy tắc giao thông và tín hiệu của phương tiện;	
		d	Quy định về tai nạn giao thông đường thủy nội địa; cứu nạn, cứu hộ đường thủy nội địa.	
Điều 3	Giải thích từ ngữ Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:	Điều 3	Giải thích từ ngữ Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:	
1	Hoạt động giao thông đường thủy nội địa là hoạt động của người, phương tiện tham gia giao thông, vận tải đường thủy nội địa; quy hoạch phát triển, xây dựng, khai thác, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa và quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa.	1	Hoạt động giao thông đường thủy nội địa là hoạt động của người, phương tiện tham gia giao thông, vận tải đường thủy nội địa trên đường thủy nội địa ; quy hoạch phát triển, xây dựng, khai thác, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa; cứu nạn, cứu hộ đường thủy nội địa và quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa.	- <i>Bổ sung cụm từ "trên đường thủy nội địa" cho rõ;</i> <i>Bổ sung nội dung về cứu nạn, cứu hộ đường thủy nội địa tại Chương VIIa</i>

3	<p>Ưu đãi là công trình chuyên dùng dâng nước, hạ nước để đưa phương tiện qua nơi có mực nước chênh lệch trên đường thủy nội địa.</p>			
5	<p>Hành lang bảo vệ luồng là phần giới hạn của vùng nước hoặc dải đất dọc hai bên luồng để lắp đặt báo hiệu, bảo vệ luồng và bảo đảm an toàn giao thông.</p>		<p>Hành lang bảo vệ luồng là vùng nước từ mép luồng đến mép nước hoặc dải đất dọc bên luồng trên sông, kênh, rạch để lắp đặt báo hiệu, bảo vệ luồng và bảo đảm an toàn giao thông.</p>	<p>Lý do sửa đổi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Có cơ sở để xem xét các hoạt động ngoài luồng nhưng ảnh hưởng đến luồng như: xây dựng công trình, lấn chiếm mặt nước... 2. Việc công bố, cấp phép hoạt động của cảng, bến có cơ sở pháp luật đầy đủ hơn, phù hợp với thực tế; có cơ sở để giải quyết những bất hợp lý như hiện nay về việc kiểm tra, xử lý vi phạm, giải quyết tai nạn giao thông. 3. Hành lang bảo vệ luồng luôn được xác định (mép luồng là báo hiệu, phía bờ là mép nước); việc xác định hành lang dễ dàng, không tốn kém.
	<p>Không có</p>	<p>28</p>	<p>Vật chướng ngại là vật gây trở ngại cho giao thông đường thủy nội địa do thiên nhiên hoặc do con người gây nên.</p>	<p><i>Bổ sung, do cụm từ này được dùng trong Luật nhưng chưa có định nghĩa</i></p>
	<p>Không có</p>	<p>29</p>	<p>Chủ phương tiện là tổ chức, cá nhân sở hữu phương tiện.</p>	<p><i>Bổ sung khái niệm này là cần thiết vì chủ phương tiện là đối tượng được điều chỉnh ở một số</i></p>

				<i>nội dung của Luật.</i>
	Không có	30	Tai nạn giao thông đường thủy nội địa là tai nạn do đâm va hoặc các sự cố liên quan đến phương tiện, tàu cá làm bị thương, mất tích, chết người; gây thiệt hại về tài sản hoặc gây ô nhiễm môi trường.	- Bổ sung khái niệm này là cần thiết; tham khảo Công ước quốc tế về tai nạn hàng hải của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) và Thông tư của Bộ trưởng về tai nạn hàng hải.
Điều 8	Các hành vi bị cấm	Điều 8	Các hành vi bị nghiêm cấm	
8	Làm việc trên phương tiện khi trong máu có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililit máu hoặc 40 miligam/1lít khí thở hoặc có các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.	8	Đang làm việc trên phương tiện mà trong máu có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc 0,25 miligam/1lít khí thở hoặc sử dụng chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.	- Điều chỉnh lại nồng độ cồn cho hợp lý; - Tham khảo Luật Giao thông đường bộ.
	CHƯƠNG II QUY HOẠCH, XÂY DỰNG VÀ BẢO VỆ KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA		CHƯƠNG II QUY HOẠCH, XÂY DỰNG VÀ BẢO VỆ KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA	
Điều 9	Kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa	Điều 9	Kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa	
1	Kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa bao gồm đường thủy nội địa; cảng, bến thủy nội địa; kè, đập giao thông và các công trình	1	Kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa bao gồm đường thủy nội địa; cảng, bến thủy nội địa; kè, đập giao thông, báo hiệu đường	<i>Bổ sung báo hiệu ĐTNĐ là một hạng mục của KCHTGTĐTNĐ</i>

	phụ trợ khác.		thủy nội địa và các công trình phụ trợ khác.	
5	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định việc phân loại, phân cấp kỹ thuật, tiêu chuẩn cấp kỹ thuật, công bố tuyến đường thủy nội địa và quy định việc tổ chức quản lý đường thủy nội địa.	5	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định các tuyến đường thủy nội địa ra đảo, nổi các đảo thuộc vùng nội thủy ; quyết định việc phân loại, phân cấp kỹ thuật, quy chuẩn kỹ thuật đường thủy nội địa và quy định về quản lý, khai thác và bảo trì đường thủy nội địa.	<i>Bổ sung quy định giao Bộ GTVT quy định cụ thể những tuyến vận tải ra đảo, nổi các đảo áp dụng chế độ pháp lý đường thủy nội địa cho phù hợp với điều kiện thực tế. Vì không thể quy định chung tất cả đường ra đảo, nổi các đảo thuộc vùng nội thủy đều là ĐTNĐ. Thay cụm từ “tiêu chuẩn cấp kỹ thuật” thành “quy chuẩn kỹ thuật” cho phù hợp với Luật Tiêu chuẩn, quy chuẩn, kỹ thuật. Bỏ đoạn “công bố tuyến đường thủy nội địa” vì Bộ trưởng Bộ GTVT chỉ công bố tuyến ĐTNĐ trung ương, còn tuyến ĐTNĐ địa phương do UBND cấp tỉnh công bố</i>
Điều 13	Cảng, bến thủy nội địa	Điều 13	Cảng thủy nội địa	<i>Tách quy định về bến thủy nội địa thành điều riêng; đồng thời tham khảo Bộ luật Hàng hải Việt Nam</i>
1	Cảng thủy nội địa là hệ thống các công trình được xây dựng để phương tiện, tàu biển neo đậu, xếp, dỡ hàng hoá, đón, trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác. Cảng thủy nội địa bao gồm cảng công cộng và cảng chuyên dùng. Bến thủy nội địa là vị trí độc lập được gia cố để phương tiện neo đậu, xếp, dỡ hàng hoá, đón, trả	1	Cảng thủy nội địa là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt thiết bị cho phương tiện, tàu biển ra, vào hoạt động để xếp, dỡ hàng hoá, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.	

	<p>hành khách. Bến thủy nội địa bao gồm bến công cộng và bến chuyên dùng.</p> <p>Cảng, bến thủy nội địa chuyên dùng là cảng, bến thủy nội địa của một hoặc một số tổ chức kinh tế chỉ dùng để xếp, dỡ hàng hoá, vật tư phục vụ cho sản xuất hoặc phục vụ đóng mới, sửa chữa phương tiện cho chính tổ chức đó</p>			
		a	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 thiết bị;	
		b	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.	
2	Việc xây dựng cảng, bến thủy nội địa phải phù hợp với quy hoạch và bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật.	2	Việc xây dựng cảng thủy nội địa phải phù hợp với quy hoạch, bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.	<p>- Bỏ từ "bến";</p> <p>- Quy chuẩn kỹ thuật mang tính bắt buộc và do Bộ chuyên ngành ban hành, trong khi tiêu chuẩn kỹ thuật chỉ mang tính khuyến khích do Bộ KH và CN ban hành.</p>
3	Tổ chức, cá nhân khi lập dự án xây dựng cảng, bến thủy nội địa phải có ý kiến bằng văn bản của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền về giao thông đường thủy nội địa.	3	Tổ chức, cá nhân khi lập dự án xây dựng cảng thủy nội địa phải có ý kiến bằng văn bản của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền về giao thông đường thủy nội địa.	Bỏ từ "bến"

4	Cảng thủy nội địa được phân thành các cấp kỹ thuật. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cấp kỹ thuật, tiêu chuẩn cấp kỹ thuật của cảng thủy nội địa, tiêu chuẩn của bến thủy nội địa, trừ trường hợp quy định tại khoản 5 Điều này.	4	Cảng thủy nội địa gồm cảng hàng hóa, cảng hành khách, cảng chuyên dùng và được phân thành các cấp kỹ thuật. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cấp kỹ thuật, quy chuẩn kỹ thuật của cảng thủy nội địa, trừ trường hợp quy định tại khoản 6 Điều này.	Bỏ từ "bến";
		5	Cảng thủy nội địa chuyên dùng là cảng thủy nội địa của một hoặc một số tổ chức kinh tế chỉ dùng để xếp, dỡ hàng hoá, vật tư phục vụ cho sản xuất hoặc phục vụ đóng mới, sửa chữa phương tiện cho chính tổ chức đó.	Tách ra từ khoản 1 Điều 13, đồng thời bỏ từ "bến"
5	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an, Bộ trưởng Bộ Thủy sản trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định tiêu chuẩn cảng, bến thủy nội địa làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, cảng cá, bến cá.	6	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định quy chuẩn cảng thủy nội địa làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.	- Bỏ từ "bến"; - Bỏ cụm từ "Bộ trưởng Bộ Thủy sản" và "cảng cá" vì đã được điều chỉnh trong Luật Thủy sản
		Điều 13a	Bến thủy nội địa	Tách từ Điều 13 ra
		1	Bến thủy nội địa là công trình được xây dựng, lắp đặt thiết bị cho phương tiện ra, vào hoạt động để xếp, dỡ hàng hoá, đón, trả hành khách. Bến thủy nội địa bao gồm bến hàng hóa, bến hành khách, bến chuyên dùng, bến khách ngang sông và bến dân sinh.	Bổ sung khái niệm "bến khách ngang sông" để xác định vai trò của nó, vì được điều chỉnh khá nhiều trong nội dung Luật. Theo quy định Thông tư 25/2010/TT-BGTVT quy định quản lý hoạt động cảng, bến thủy nội địa. - Bỏ sung khái niệm "bến dân sinh" vì trên thực tế loại bến

				<i>này xuất hiện nhiều, đặc biệt vùng đồng bằng sông Cửu Long, chủ yếu phục vụ sinh hoạt, sản xuất của hộ gia đình, người dân.</i>
		2	Bến thủy nội địa chuyên dùng là bến thủy nội địa của một hoặc một số tổ chức, đơn vị kinh tế chỉ dùng để xếp, dỡ hàng hoá, vật tư phục vụ cho sản xuất hoặc phục vụ đóng mới, sửa chữa phương tiện cho chính tổ chức, đơn vị đó.	<i>Tách ra từ khoản 1 Điều 13, đồng thời bỏ từ "cảng".</i>
		3	Bến khách ngang sông là bến thủy nội địa chuyên phục vụ vận tải hành khách, hàng hoá ngang sông.	<i>Bổ sung cho phù hợp với tình hình thực tế</i>
		4	Bến dân sinh là bến thủy nội địa dùng riêng cho hoạt động của người dân, chỉ tiếp nhận phương tiện có trọng tải toàn phần không quá 15 tấn, tổng công suất máy chính không quá 15 sức ngựa hoặc phương tiện có sức chở không quá 5 người.	<i>Bổ sung cho phù hợp với tình hình thực tế</i>
2	Việc xây dựng cảng, bến thủy nội địa phải phù hợp với quy hoạch và bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật.	5	Việc xây dựng bến hàng hóa, bến hành khách, bến khách ngang sông và bến chuyên dùng phải phù hợp với quy hoạch. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện bảo đảm an toàn của bến thủy nội địa.	<i>Các bến thủy nội địa đều phải quy hoạch, trừ bến dân sinh. Lý do: bến dân sinh là bến chủ yếu phục vụ sinh hoạt của người dân, gia đình; hơn nữa, bến chỉ dùng cho phương tiện nhỏ hoạt động và mang tính tạm thời.</i>
		6	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ	

			Công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định điều kiện bảo đảm an toàn bên thủy nội địa làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.	
	Không có	Điều 13b	Cho thuê khai thác cảng thủy nội địa	<i>Bổ sung quy định này nhằm khai thác có hiệu quả nguồn vốn ngân sách.</i>
		1	Cảng thủy nội địa được đầu tư xây dựng bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước hoặc có nguồn gốc từ ngân sách nhà nước được cho thuê khai thác.	
		2	Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định cơ chế tài chính về cho thuê, khai thác cảng, thủy nội địa được đầu tư bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước hoặc có nguồn gốc từ ngân sách nhà nước.	
Điều 15	Bảo vệ luồng	Điều 15	Bảo vệ luồng	
3	Chủ đầu tư công trình hoặc tổ chức, cá nhân thi công công trình, khai thác khoáng sản trong phạm vi bảo vệ luồng phải tuân theo các quy định sau đây:	3		
	Không có	e	Chủ các công trình thủy lợi, thủy điện khi vận hành công trình có ảnh hưởng đến luồng về mực nước và an toàn chạy tàu phải thông báo với cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền về giao thông đường thủy nội địa.	<i>Bổ sung quy định này nhằm có sự chuẩn bị ứng phó với những thay đổi mực nước trên ĐTNĐ khi các nhà máy, công trình thủy điện, thủy lợi vận hành.</i>
Điều	Hành lang bảo vệ luồng	Điều	Hành lang bảo vệ luồng	

16		16		
4	Chính phủ quy định phạm vi hành lang bảo vệ luồng.	4	Bỏ khoản này	<i>Lý do: vì hành lang bảo vệ luồng đến mép nước nên không cần có quy định của Chính phủ</i>
Điều 19	Trách nhiệm bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa	Điều 19	Bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa	
	Không có	1	Bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa gồm hoạt động bảo đảm an toàn và tuổi thọ công trình, biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi xâm phạm công trình kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa. Phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa do Chính phủ quy định.	<i>Bổ sung quy định về nội dung công tác bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng</i>
1	Ủy ban nhân dân các cấp, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.		<i>Chuyển xuống điểm c khoản 4 Điều này.</i>	
		2	Tổ chức, cá nhân được phép xây dựng, cải tạo, mở rộng, bảo trì công trình và tiến hành hoạt động khác trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa phải thực hiện theo quy định của pháp luật.	<i>Tham khảo Điều 52 của Luật Giao thông đường bộ</i>
		3	Chủ công trình có trách nhiệm bảo đảm an toàn kỹ thuật của công trình, liên đới chịu trách nhiệm đối với tai nạn giao thông xảy ra do chất lượng	

			quản lý, bảo trì công trình; trường hợp phát hiện công trình bị hư hỏng hoặc có nguy cơ gây mất an toàn giao thông thì phải xử lý, sửa chữa kịp thời, có biện pháp phòng, chống và khắc phục kịp thời hậu quả do thiên tai gây ra đối với công trình đường thủy nội địa.	
		4	Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa quy định như sau:	
		a)	Bộ Giao thông vận tải tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa; kiểm tra, thanh tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.	<i>Bổ sung quy định trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải trong việc bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.</i>
		b)	Ủy ban nhân dân các cấp, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.	<i>Chuyển từ khoản 1 Điều 19 xuống</i>
		c)	Bộ, cơ quan ngang Bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.	
2	Tổ chức, cá nhân khi phát hiện công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa bị hư hỏng hoặc bị xâm hại phải kịp thời báo cho Ủy ban nhân dân, đơn vị quản lý đường thủy nội địa hoặc cơ	5	Tổ chức, cá nhân khi phát hiện công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa bị hư hỏng hoặc bị xâm hại phải kịp thời báo cho Ủy ban nhân dân, đơn vị quản lý đường thủy nội địa, cảng	

	quan công an nơi gần nhất. Cơ quan, đơn vị nhận được tin báo phải kịp thời thực hiện các biện pháp khắc phục để bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.		vụ đường thủy nội địa hoặc cơ quan Công an nơi gần nhất. Cơ quan, đơn vị nhận được tin báo phải kịp thời thực hiện các biện pháp khắc phục để bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.	
Điều 20	Thanh thải vật chướng ngại	Điều 20	Thanh thải vật chướng ngại	
1	Vật chướng ngại trái phép trên luồng, hành lang bảo vệ luồng phải được thanh thải để bảo đảm an toàn giao thông. Đơn vị quản lý đường thủy nội địa có trách nhiệm lập hồ sơ theo dõi vật chướng ngại có ảnh hưởng đến an toàn giao thông đường thủy nội địa	1	Vật chướng ngại trái phép trên luồng, hành lang bảo vệ luồng mà ảnh hưởng đến an toàn giao thông phải được thanh thải để bảo đảm an toàn giao thông. Đơn vị quản lý đường thủy nội địa có trách nhiệm lập hồ sơ theo dõi vật chướng ngại có ảnh hưởng đến an toàn giao thông đường thủy nội địa	
	CHƯƠNG III PHƯƠNG TIỆN THUYẾT NỘI ĐỊA		CHƯƠNG III PHƯƠNG TIỆN THUYẾT NỘI ĐỊA	
Điều 24	Điều kiện hoạt động của phương tiện	Điều 24	Điều kiện hoạt động của phương tiện	
1	Đối với phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 mã lực, phương tiện có sức chở trên 12 người, khi hoạt động trên đường thủy nội địa phải bảo đảm các điều kiện sau đây:	1	Đối với phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 sức ngựa , phương tiện có sức chở trên 12 người khi hoạt động trên đường thủy nội địa phải bảo đảm các điều kiện sau đây:	<i>Thay từ "mã lực" bằng từ "sức ngựa" để phù hợp với Nghị định số 134/2007/NĐ-CP ngày 15/8/2007 của Chính phủ quy định về đơn vị đo lường.</i>
b	Có giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa, giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; kẻ hoặc gắn số đăng ký, sơn vạch dấu món nước an	b	Có giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa, giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; kẻ hoặc gắn số đăng ký, vạch dấu món nước an toàn,	<i>Bỏ từ "sơn" vì dùng sơn chỉ là một cách để kẻ hoặc gắn thông tin lên phương tiện. Bổ sung quy định niên hạn sử</i>

	toàn, số lượng người được phép chở trên phương tiện;		số lượng người được phép chở trên phương tiện và phải còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ.	<i>dụng phương tiện. Về quy định niên hạn sử dụng phương tiện: Một số nước, vùng lãnh thổ có quy định niên hạn như Trung Quốc; Hồng Kông quy định niên hạn tàu cao tốc, còn phần nhiều các nước khác không quy định vì việc loại bỏ phương tiện theo tuổi do quan hệ cung cầu giữa chủ phương tiện với người sử dụng quyết định. - Có ý kiến cho rằng: chỉ nên quy định với các loại phương tiện chở khách, chở hàng nguy hiểm, chở hàng thông thường có trọng tải toàn phần trên 200 tấn và phải có lộ trình tùy hoàn cảnh kinh tế.</i>
c	Có đủ định biên thuyền viên và danh bạ thuyền viên.	c	Có đủ định biên thuyền viên và danh bạ thuyền viên theo quy định.	<i>Thêm từ "theo quy định" cho phù hợp với khoản 4 và khoản 5 Điều 29</i>
2	Đối với phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần từ 5 tấn đến 15 tấn, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính từ 5 mã lực đến 15 mã lực hoặc có sức chở từ 5 người đến 12 người, khi hoạt động trên đường thủy nội địa phải	2	Đối với phương tiện chở người có động cơ tổng công suất máy chính từ 5 sức ngựa đến 15 sức ngựa, sức chở từ 5 người đến 12 người khi hoạt động trên đường thủy nội địa phải bảo đảm các điều kiện quy định tại điểm a, điểm b khoản 1	<i>Để bảo đảm các phương tiện chở khách đều phải được quy định về điều kiện hoạt động. Thay cụm từ "mã lực" bằng cụm từ "sức ngựa" để phù hợp với Nghị định số</i>

	bảo đảm các điều kiện quy định tại điểm a và điểm b khoản 1 Điều này.		Điều này.	134/2007/NĐ-CP ngày 15/8/2007 của Chính phủ về việc Quy định về đơn vị đo lường chính thức.
3	Đối với phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần từ 1 tấn đến dưới 5 tấn hoặc có sức chở từ 5 người đến 12 người, phương tiện có động cơ công suất máy chính dưới 5 mã lực hoặc có sức chở dưới 5 người, khi hoạt động trên đường thủy nội địa phải bảo đảm an toàn, sơn vạch dấu mớn nước an toàn và có giấy chứng nhận đăng ký.	3	Đối với phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần đến 15 tấn hoặc sức chở đến 12 người, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính đến 15 sức ngựa không chở người, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính dưới 5 sức ngựa có sức chở dưới 5 người hoặc bè khi hoạt động trên đường thủy nội địa phải bảo đảm an toàn theo quy định của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi chủ phương tiện đăng ký hộ khẩu thường trú.	Theo quy định tại khoản 2, 3 Điều 24 của Luật, phương tiện có trọng tải từ 01 tấn trở lên, phương tiện có động cơ hoặc phương tiện có sức chở từ 5 người trở lên phải đăng ký hành chính và một phần trong số đó phải đăng kiểm. Trên thực tế phương tiện không động cơ có trọng tải đến 15 tấn hoặc công suất máy đến 15 sức ngựa, phương tiện không động cơ chở đến 12 người, phương tiện có động cơ công suất máy dưới 5 sức ngựa chở dưới 5 người chủ yếu phục vụ đời sống sinh hoạt gia đình, tham gia hoạt động trong nội đồng ở cự ly ngắn và theo thời vụ. Loại phương tiện này do nhân dân tự đóng nên không có hồ sơ theo quy định để làm thủ tục đăng ký và thực tế nhiều năm qua loại phương tiện này thực hiện đăng ký đạt tỷ lệ rất thấp,
4	Đối với phương tiện thô sơ có trọng tải toàn phần dưới 1 tấn hoặc có sức chở dưới 5 người hoặc bè, khi hoạt động trên đường thủy nội địa phải bảo đảm an toàn theo quy định của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi chủ phương tiện đăng ký hộ khẩu thường trú.			

				<p><i>khoảng dưới 10%. Nếu quy định việc quản lý loại phương tiện nêu trên như quản lý loại phương tiện lớn phải thực hiện đăng ký, đăng kiểm là chưa phù hợp thực tế. Do đó việc quản lý loại phương tiện này nên như quản lý loại phương tiện nêu tại khoản 4 của Điều 24. UBND tỉnh, thành phố sẽ có phương thức quản lý sao cho thủ tục thực hiện, chi phí về tài chính và nhân lực phù hợp nhất với tình hình thực tế của từng địa phương. Khi đó Luật sẽ có tính khả thi hơn.</i></p> <p><i>Mặt khác, việc giao UBND cấp tỉnh phù hợp với khoản 8 Điều 25 là: UBND cấp tỉnh tổ chức quản lý phương tiện thuộc diện được miễn đăng ký.</i></p>
Điều 25	Đăng ký phương tiện	Điều 25	Đăng ký phương tiện	
3	Phương tiện phải được đăng ký lại khi chuyển quyền sở hữu, thay đổi tên, tính năng kỹ thuật hoặc chủ phương tiện thay đổi trụ sở, chuyển nơi đăng ký hộ khẩu	3	Phương tiện phải được đăng ký lại khi chuyển quyền sở hữu, thay đổi tên, tính năng kỹ thuật hoặc chủ phương tiện thay đổi trụ sở, hộ khẩu hoặc từ cơ quan	<i>Bổ sung đăng ký phương tiện có nguồn gốc từ cơ quan đăng ký thủy sản, hàng hải sang đăng ký phương tiện</i>

	sang tỉnh khác.		đăng ký khác sang cơ quan đăng ký phương tiện thủy nội địa.	<i>thủy nội địa.</i>
6	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an, Bộ trưởng Bộ Thủy sản trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định và tổ chức đăng ký phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, tàu cá.	6	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định và tổ chức đăng ký phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.	<i>Bỏ cụm từ “Bộ trưởng Bộ Thủy sản” và “tàu cá” vì đã được điều chỉnh trong Luật Thủy sản</i>
7	Miễn đăng ký đối với phương tiện quy định tại khoản 4 Điều 24 của Luật này.	7	Miễn đăng ký đối với phương tiện quy định tại khoản 3 Điều 24 của Luật này.	<i>Để phù hợp với Điều 24 đã sửa.</i>
Điều 26	Đăng kiểm phương tiện	Điều 26	Đăng kiểm phương tiện	
1		1		
a	Khi đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện phải có hồ sơ thiết kế được cơ quan đăng kiểm phê duyệt;	a	Khi đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện phải có hồ sơ thiết kế được cơ quan đăng kiểm thẩm định ;	<i>Thay cụm từ “phê duyệt” bằng cụm từ “thẩm định” để phù hợp với các Luật tương ứng khác, phù hợp Quy chuẩn quốc gia và với công việc thực tế của đăng kiểm.</i>
2	Cơ quan đăng kiểm khi thực hiện kiểm tra an toàn kỹ thuật của phương tiện phải tuân theo hệ thống quy phạm, tiêu chuẩn Việt Nam, tiêu chuẩn ngành. Người đứng đầu cơ quan đăng kiểm và người trực tiếp thực hiện kiểm tra phải chịu trách nhiệm về kết quả kiểm tra.		Cơ quan đăng kiểm khi thực hiện kiểm tra an toàn kỹ thuật của phương tiện phải tuân theo hệ thống quy phạm, quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật Việt Nam. Người đứng đầu cơ quan đăng kiểm và người trực tiếp thực hiện kiểm tra phải chịu trách nhiệm về kết quả kiểm tra.	<i>Sửa để phù hợp với quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật.</i>
4	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an, Bộ trưởng Bộ Thủy sản trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương	4	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện làm nhiệm vụ	<i>Bỏ cụm từ “Bộ trưởng Bộ Thủy sản” và “tàu cá” vì đã được điều chỉnh trong Luật Thủy sản</i>

	trường; việc nhập khẩu phương tiện phải thực hiện theo quy định của pháp luật.		trường theo quy định ; việc nhập khẩu phương tiện phải thực hiện theo quy định của pháp luật và bảo đảm niên hạn theo quy định của Chính phủ	<i>đảm chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam. Việc nhập khẩu phương tiện phải theo quy định của pháp luật về nhập khẩu hàng hóa và phương tiện nhập khẩu phải trong thời hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ</i>
	CHƯƠNG IV THUYỀN VIÊN VÀ NGƯỜI LÁI PHƯƠNG TIỆN		CHƯƠNG IV THUYỀN VIÊN VÀ NGƯỜI LÁI PHƯƠNG TIỆN	
Điều 29	Chức danh và tiêu chuẩn chức danh thuyền viên	Điều 29	Chức danh và tiêu chuẩn chức danh thuyền viên	
2	Thuyền viên làm việc trên phương tiện phải bảo đảm các điều kiện sau đây:	2	Thuyền viên làm việc trên phương tiện phải bảo đảm các điều kiện sau đây:	
c	Có bằng, chứng chỉ chuyên môn phù hợp với chức danh, loại phương tiện.	c	Có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn , chứng chỉ chuyên môn phù hợp với chức danh, loại phương tiện.	<i>Sửa “bằng” thành “giấy chứng nhận khả năng chuyên môn” cho phù hợp với Luật Giáo dục và các Luật khác về giao thông vận tải</i>
5	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an, Bộ trưởng Bộ Thủy sản trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định tiêu chuẩn chức danh, chế độ trách nhiệm và định biên thuyền viên của phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, tàu cá.	5	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định tiêu chuẩn chức danh, chế độ trách nhiệm và định biên thuyền viên của phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.	<i>Bỏ cụm từ “Bộ trưởng Bộ Thủy sản” và “tàu cá” vì đã được điều chỉnh trong Luật Thủy sản</i>

	tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, tàu cá; quy định và tổ chức việc đăng kiểm phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, tàu cá.		quốc phòng, an ninh, tàu cá; quy định và tổ chức việc đăng kiểm phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.	
Điều 27	Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện	Điều 27	Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện	
1	Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thuộc diện đăng kiểm theo quy định tại khoản 1 Điều 26 của Luật này phải đủ điều kiện theo quy định của Chính phủ.	1	Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thuộc diện đăng kiểm theo quy định tại khoản 1 Điều 26 của Luật này phải đủ năng lực để đảm bảo chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định của Bộ Giao thông vận tải.	<i>Sửa để thuận tiện cho việc quản lý, trách nhiệm cụ thể hơn. Hiện nay, đường bộ, hàng hải cũng giao cho Bộ GTVT quy định năng lực về cơ sở vật chất, trang thiết bị, nguồn nhân lực và hệ thống kiểm soát chất lượng của cơ sở bảo dưỡng xe, cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển.</i>
2	Khi đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thuộc diện đăng kiểm phải tuân theo tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và phù hợp với hồ sơ thiết kế đã được cơ quan đăng kiểm duyệt. Trong quá trình thi công phải chịu sự kiểm tra, giám sát của cơ quan đăng kiểm về tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.	2	Khi đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thuộc diện đăng kiểm phải tuân theo tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, và phù hợp với hồ sơ thiết kế đã được cơ quan đăng kiểm thẩm định . Trong quá trình thi công phải chịu sự kiểm tra, giám sát của cơ quan đăng kiểm về tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.	<i>Thay từ “ duyệt” bằng cụm từ “ thẩm định” để phù hợp với các Luật tương ứng khác, phù hợp nội dung và công việc thực tế của đăng kiểm.</i>
Điều 28	Nhập khẩu phương tiện	Điều 28	Phương tiện nhập khẩu	
	Phương tiện nhập khẩu phải bảo đảm chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi		Phương tiện nhập khẩu phải bảo đảm chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi	<i>Để bảo đảm phương tiện nhập khẩu cũng phải bảo</i>

Điều 30	Bằng, chứng chỉ chuyên môn	Điều 30	Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn	<i>Chuyển đổi từ tên “Bằng” sang tên gọi “Giấy chứng nhận” cho phù hợp các Luật khác.</i>
1	Bằng thuyền trưởng, bằng máy trưởng được phân thành ba hạng: hạng nhất, hạng nhì, hạng ba.	1	Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng:	<i>Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng được phân thành bốn hạng để phù hợp với tình hình thực tế đang áp dụng (QĐ 19/2008/QĐ-BGTVT ngày 18/9/2008 của Bộ trưởng Bộ GTVT)</i>
		a)	Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng được phân thành bốn hạng: hạng nhất, hạng nhì, hạng ba, hạng tư;	<i>Bổ sung hạng Tư (chuyển hạng Ba hạn chế thành hạng Tư)</i>
		b)	Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng được phân thành ba hạng: hạng nhất, hạng nhì, hạng ba.	
3	Bằng, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, người lái phương tiện bị thu hồi hoặc bị tước quyền sử dụng theo quy định của pháp luật.	3	Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, người lái phương tiện bị thu hồi hoặc bị tước quyền sử dụng theo quy định của pháp luật.	<i>Sửa “bằng” thành “giấy chứng nhận khả năng chuyên môn”</i>
Điều 31	Đào tạo, cấp bằng và chứng chỉ chuyên môn	Điều 31	Đào tạo, cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn và chứng chỉ chuyên môn	<i>Sửa “bằng” thành “giấy chứng nhận khả năng chuyên môn”</i>
2	Việc đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện phải thực hiện đúng nội dung, chương trình quy định cho từng hạng bằng, loại chứng chỉ chuyên môn.	2	Việc đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện phải thực hiện đúng nội dung, chương trình quy định cho từng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn , loại chứng chỉ chuyên môn.	
3	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện của cơ sở đào tạo thuyền viên, người	3	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện của cơ sở đào tạo thuyền	

	lái phương tiện; quy chế tuyển sinh; nội dung, chương trình đào tạo; các loại chứng chỉ chuyên môn; quy chế thi, cấp, đổi bằng, chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện, trừ trường hợp quy định tại khoản 4 Điều này.		viên, người lái phương tiện; quy chế tuyển sinh; nội dung, chương trình đào tạo; các giấy chứng nhận khả năng chuyên môn , loại chứng chỉ chuyên môn; quy chế thi, cấp, đổi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn , chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện, trừ trường hợp quy định tại khoản 4 Điều này.	
4	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an, Bộ trưởng Bộ Thủy sản trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định điều kiện của cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện; quy chế tuyển sinh; nội dung, chương trình đào tạo; quy chế thi, cấp, đổi bằng, chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện của phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, tàu cá.	4	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định điều kiện của cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện; quy chế tuyển sinh; nội dung, chương trình đào tạo; quy chế thi, cấp, đổi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn , chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện của phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.	<i>Bỏ cụm từ "Bộ trưởng Bộ Thủy sản" và "tàu cá" vì đã được chỉnh trong Luật Thủy sản</i>
Điều 32	Điều kiện dự thi nâng hạng bằng thuyền trưởng, máy trưởng	Điều 32	Điều kiện dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng	
			Phương án 1: Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng.	<i>Nếu quy định chi tiết điều kiện dự thi nâng hạng thì sẽ dài, không cần thiết và không ổn định. Vì thế nên để Bộ trưởng Bộ GTVT quy định. Điều này cũng phù hợp với thông lệ đang được áp dụng đối với lĩnh vực hàng hải.</i>

			Phương án 2:	<i>Quy định chi tiết ngay trong Luật</i>
		1	Điều kiện dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng hạng ba	<i>Bổ sung phù hợp với thực tế đang áp dụng (Quyết định số 19/2008/QĐ-BGTVT ngày 18/9/2008 của Bộ trưởng Bộ GTVT)</i>
		a)	Người đủ 20 tuổi trở lên, có chứng chỉ thủy thủ hoặc chứng chỉ lái phương tiện hoặc người có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng tư và có thời gian nghiệp vụ từ 24 tháng trở lên được dự thi lấy giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng ba; người có chứng chỉ sơ cấp nghề được đào tạo theo nghề điều khiển tàu thủy, nghề thủy thủ, sau khi hoàn thành thời gian tập sự đủ 12 tháng trở lên được dự thi lấy giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng ba;	
		b)	Người đủ 20 tuổi trở lên, có chứng chỉ thợ máy hoặc chứng chỉ thợ máy chương trình hạn chế và có thời gian nghiệp vụ từ 24 tháng trở lên được dự thi lấy giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng hạng ba; người có chứng chỉ sơ cấp nghề được đào tạo theo nghề máy tàu thủy, sau	

			<p>khí hoàn thành thời gian tập sự đủ 12 tháng trở lên được dự thi lấy giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng hạng ba.</p>	
1	<p>Người có bằng thuyền trưởng, máy trưởng hạng ba, có thời gian làm việc theo chức danh bằng hạng ba ít nhất 24 tháng hoặc có thời gian làm việc theo chức danh đào tạo ít nhất 12 tháng đối với người tốt nghiệp chương trình trung học chuyên ngành được dự thi lấy bằng thuyền trưởng, máy trưởng hạng nhì.</p>	2	<p>Người có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng hạng ba, có thời gian làm việc theo chức danh giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hạng ba ít nhất 24 tháng hoặc có thời gian làm việc theo chức danh đào tạo ít nhất 12 tháng đối với người tốt nghiệp chương trình trung cấp chuyên ngành được dự thi lấy giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng hạng nhì.</p>	<p>Sửa từ "bằng thành" "giấy chứng nhận khả năng chuyên môn"</p>
2	<p>Người có bằng thuyền trưởng, máy trưởng hạng nhì và có thời gian làm việc theo chức danh bằng hạng nhì ít nhất 36 tháng được dự thi lấy bằng thuyền trưởng, máy trưởng hạng nhất.</p>	3	<p>Người có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng hạng nhì và có thời gian làm việc theo chức danh giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hạng nhì ít nhất 36 tháng được dự thi lấy giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng hạng nhất.</p>	<p>Sửa từ "bằng thành" "giấy chứng nhận khả năng chuyên môn"</p>
Điều 33	<p>Đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng</p>	Điều 33	<p>Đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng</p>	
			<p>Phương án 1: Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy</p>	<p>Nếu quy chi tiết việc đảm nhiệm chức danh thuyền</p>

			định thuyền viên đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng	<i>trường thì dài, không cần thiết và không ổn định, vì thế nên để Bộ trưởng Bộ GTVT quy định. Điều này cũng phù hợp với thông lệ đang được áp dụng đối với lĩnh vực hàng hải.</i>
			Phương án 2:	<i>Quy định chi tiết trong Luật</i>
1	Thuyền viên có bằng thuyền trưởng hạng nhất được đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng của các loại phương tiện sau đây:	1	Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng nhất được đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng của các loại phương tiện sau đây	
đ	Phương tiện không thuộc loại quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 1 Điều này có tổng công suất máy chính trên 400 mã lực.	đ	Phương tiện không thuộc loại quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 1 Điều này có tổng công suất máy chính trên 400 sức ngựa	Thay cụm từ " mã lực " bằng cụm từ " sức ngựa "
2	Thuyền viên có bằng thuyền trưởng hạng nhì được đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng của các loại phương tiện sau đây:	2	Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng nhì được đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng của các loại phương tiện sau đây:	
đ	Phương tiện không thuộc loại quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 2 Điều này có tổng công suất máy chính từ trên 150 mã lực đến 400 mã lực.	đ	Phương tiện không thuộc loại quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 2 Điều này có tổng công suất máy chính từ trên 150 sức ngựa đến 400 sức ngựa	
3	Thuyền viên có bằng thuyền trưởng hạng ba được đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng của các loại phương tiện sau đây:	3	Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng ba được đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng của các loại phương tiện sau đây	

c	Phương tiện chở hàng có trọng tải toàn phần từ trên 15 tấn đến 150 tấn;	c	Phương tiện chở hàng có trọng tải toàn phần từ trên 50 tấn đến 150 tấn;	Sửa "15 tấn" thành "50 tấn" cho phù hợp với khoản 3a (bổ sung hạng tư) và thực tế hiện nay
d	Phương tiện không thuộc loại quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 3 Điều này có tổng công suất máy chính từ trên 15 mã lực đến 150 mã lực.	d	Phương tiện không thuộc loại quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 3 Điều này có tổng công suất máy chính từ trên 50 sức ngựa đến 150 sức ngựa	Sửa "15 mã lực" thành "50 sức ngựa" cho phù hợp với khoản 3a (bổ sung hạng tư) và thực tế hiện nay
	<i>Không có</i>	3a	Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng tư được đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng và điều khiển các loại phương tiện sau đây:	<i>Bổ sung theo thực tế đang áp dụng (Quyết định số 19/2008/QĐ-BGTVT)</i>
		a	Phương tiện chở khách ngang sông có sức chở đến 50 người;	
		b	Phương tiện chở hàng có trọng tải toàn phần đến 50 tấn;	
		c	Phương tiện có công suất máy chính đến 50 sức ngựa	
4	Thuyền viên có bằng hạng cao hơn được đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng loại phương tiện được quy định cho chức danh thuyền trưởng hạng thấp hơn.		Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng cao hơn được đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng của loại phương tiện được quy định cho chức danh thuyền trưởng hạng thấp hơn.	
5	Thuyền viên có bằng thuyền trưởng được đảm nhiệm chức danh thuyền phó của loại phương tiện được quy định cho chức danh thuyền trưởng cao hơn một hạng.	5	Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng được đảm nhiệm chức danh thuyền phó của loại phương tiện được quy định cho chức	

			đăng thuyền trưởng cao hơn một hạng.	
Điều 34	Đảm nhiệm chức danh máy trưởng	Điều 34	Đảm nhiệm chức danh máy trưởng	
			<i>Phương án 1:</i> Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định thuyền viên đảm nhiệm chức danh máy trưởng	<i>Phương án 1: Nếu quy chi tiết việc đảm nhiệm chức danh máy trưởng thì dài, không cần thiết và không ổn định, vì thế nên để Bộ trưởng Bộ GTVT quy định. Điều này cũng phù hợp với thông lệ đang được áp dụng đối với lĩnh vực hàng hải.</i>
			<i>Phương án 2:</i>	<i>Phương án 2: Quy định chi tiết trong Luật</i>
1	Thuyền viên có bằng máy trưởng hạng nhất được đảm nhiệm chức danh máy trưởng của phương tiện có tổng công suất máy chính trên 400 mã lực.	1	Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng hạng nhất được đảm nhiệm chức danh máy trưởng của phương tiện có tổng công suất máy chính trên 400 sức ngựa .	
2	Thuyền viên có bằng máy trưởng hạng nhì được đảm nhiệm chức danh máy trưởng của phương tiện có tổng công suất máy chính từ trên 150 mã lực đến 400 mã lực.	2	Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng hạng nhì được đảm nhiệm chức danh máy trưởng của phương tiện có tổng công suất máy chính từ trên 150 sức ngựa đến 400 sức ngựa .	
3	Thuyền viên có bằng máy trưởng hạng ba được đảm nhiệm chức danh máy trưởng của phương tiện có tổng công suất máy	3	Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng hạng ba được đảm nhiệm chức danh máy trưởng	

	chính từ trên 15 mã lực đến 150 mã lực.		của phương tiện có tổng công suất máy chính từ trên 15 sức ngựa đến 150 sức ngựa.	
4	Thuyền viên có bằng máy trưởng hạng cao hơn được đảm nhiệm chức danh máy trưởng của loại phương tiện được quy định cho chức danh máy trưởng hạng thấp hơn.	4	Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng hạng cao hơn được đảm nhiệm chức danh máy trưởng của loại phương tiện được quy định cho chức danh máy trưởng hạng thấp hơn.	
5	Thuyền viên có bằng máy trưởng được đảm nhiệm chức danh máy phó của loại phương tiện được quy định cho chức danh máy trưởng cao hơn một hạng.	5	Thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng được đảm nhiệm chức danh máy phó của loại phương tiện được quy định cho chức danh máy trưởng cao hơn một hạng.	
Điều 35	Điều kiện của người lái phương tiện			
3	Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức việc đào tạo, cấp chứng chỉ lái phương tiện, giấy chứng nhận học tập pháp luật về giao thông đường thủy nội địa cho người lái phương tiện.		Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức việc đào tạo, cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hạng tư , chứng chỉ lái phương tiện, giấy chứng nhận học tập pháp luật về giao thông đường thủy nội địa cho người lái phương tiện.	<i>Tăng cường phân cấp thực hiện công tác tổ chức đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện</i>
	Không có	Điều 35a	Kháng nghị đường thủy nội địa	<i>Thực tế đã xảy ra trường hợp chủ phương tiện xin xác nhận của Cảng vụ ĐTNĐ, tương tự như kháng nghị hàng hải, vì thế cần bổ sung</i>

				<p><i>quy định này.</i> - <i>Tham khảo Bộ luật Hàng hải Việt Nam.</i></p>
		1	<p>Kháng nghị đường thủy nội địa là văn bản do thuyền trưởng lập, công bố hoàn cảnh phương tiện, 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.</p>	
		2	<p>Khi phương tiện, 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 đường thủy nội địa và trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại khoản 3 Điều này để xác nhận việc trình kháng nghị đường thủy nội địa chậm nhất hai mươi bốn giờ sau khi xảy ra tai nạn hoặc kể từ khi phương tiện, tàu biển ghé vào cảng thủy nội địa đầu tiên sau khi xảy ra tai nạn.</p>	
		3	<p>Cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải tại Việt Nam là cảng vụ Đường thủy</p>	

			nội địa, cơ quan công chứng nhà nước hoặc Ủy ban nhân dân nơi gần nhất. Trình tự, thủ tục xác nhận việc trình kháng nghị đường thủy nội địa do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.	
	CHƯƠNG V QUY TẮC GIAO THÔNG VÀ TÍN HIỆU CỦA PHƯƠNG TIỆN		CHƯƠNG V QUY TẮC GIAO THÔNG VÀ TÍN HIỆU CỦA PHƯƠNG TIỆN	
	MỤC 1 QUY TẮC GIAO THÔNG		Mục 1 QUY TẮC GIAO THÔNG	
Điều 37	Hành trình trong điều kiện tầm nhìn bị hạn chế và nơi luồng giao nhau, luồng cong gấp	Điều 37	Hành trình trong điều kiện tầm nhìn bị hạn chế và nơi luồng giao nhau, luồng cong gấp, luồng hẹp	<i>Bổ sung quy định hành trình ở nơi "luồng hẹp" nhằm bảo đảm an toàn cho người điều khiển phương tiện, vì ngoài những khu vực luồng giao nhau, luồng cong thì "luồng hẹp" cũng là nơi có nguy cơ mất ATGT.</i>
2	Khi phương tiện đi vào nơi luồng giao nhau, luồng cong gấp, thuyền trưởng, người lái phương tiện phải giảm tốc độ của phương tiện, phát tín hiệu nhiều lần theo quy định tại Điều 46 của Luật này và đi sát về phía luồng đã báo cho đến khi phương tiện qua khỏi nơi luồng giao nhau, luồng cong gấp.	2	Khi phương tiện đi vào nơi luồng giao nhau, luồng cong gấp, luồng hẹp , thuyền trưởng, người lái phương tiện phải giảm tốc độ của phương tiện, phát tín hiệu nhiều lần theo quy định tại Điều 46 của Luật này và đi sát về phía luồng đã báo cho đến khi phương tiện qua khỏi nơi luồng giao nhau, luồng cong gấp, luồng hẹp .	<i>Bổ sung quy định hành trình ở nơi "luồng hẹp" nhằm bảo đảm an toàn cho người điều khiển phương tiện, vì ngoài những khu vực luồng giao nhau, luồng cong thì "luồng hẹp" cũng là nơi có nguy cơ mất ATGT</i>

Điều 44	Neo đậu phương tiện	Điều 44	Neo đậu phương tiện	
4	Phương tiện không được neo đậu ở giữa luồng, khu vực luồng giao nhau, luồng cong gấp, trong hành lang bảo vệ cầu hoặc các công trình khác và những nơi có báo hiệu cấm neo đậu.	4	Phương tiện không được neo đậu ở trên luồng, nơi luồng giao nhau, luồng cong gấp, luồng hẹp , trong hành lang bảo vệ cầu hoặc các công trình khác và những nơi có báo hiệu cấm neo đậu, trừ trường hợp quy định tại Điều 57 Luật này.	<p>- Sửa từ “giữa” thành từ “trên” để tránh hiểu lầm là đậu tại tim luồng;</p> <p>- Bổ sung cụm từ “luồng hẹp” - giải thích tại Điều 37</p> <p>- Bổ sung cụm từ “trừ trường hợp quy định tại Điều 57 Luật”. Vì trong các trường hợp được biệt, phương tiện có thể neo đậu trên luồng, như: Khảo sát, mắc cạn...</p>
Điều 47	Âm hiệu thông báo			
3	Năm tiếng ngắn là tín hiệu không thể nhường đường;	3	Năm tiếng ngắn nhANH, liên tiếp là tín hiệu không thể nhường đường;	Bổ sung cụm từ “ nhANH, liên tiếp ” để cụ thể hơn, rõ ràng hơn và phù hợp với Quyết định số 49/2005/QĐ-BGTVT về áp dụng quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển năm 1972
	CHƯƠNG VI HOẠT ĐỘNG CỦA CẢNG, BẾN THỦY NỘI ĐỊA, CẢNG VỤ VÀ HOA TIÊU ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA		CHƯƠNG VI HOẠT ĐỘNG CỦA CẢNG, BẾN THỦY NỘI ĐỊA, CẢNG VỤ VÀ HOA TIÊU ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA	

Điều 69	Quản lý hoạt động của cảng, bến thủy nội địa	Điều 69	Quản lý hoạt động của cảng, bến thủy nội địa	
5	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an, Bộ trưởng Bộ Thủy sản trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định về quản lý hoạt động đối với cảng, bến thủy nội địa làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, cảng cá, bến cá.	5	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quy định về quản lý hoạt động đối với cảng, bến thủy nội địa làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh	<i>Bỏ cụm từ "Bộ trưởng Bộ Thủy sản" và "cảng cá, bến cá" vì đã được chỉnh trong Luật Thủy sản"</i>
Điều 72	Nhiệm vụ, quyền hạn của Cảng vụ đường thủy nội địa	Điều 72	Nhiệm vụ, quyền hạn của Cảng vụ đường thủy nội địa	
1	Quy định nơi neo đậu cho phương tiện, tàu biển trong vùng nước cảng, bến thủy nội địa.			
2	Kiểm tra việc thực hiện quy định của pháp luật về an toàn giao thông và bảo vệ môi trường của phương tiện, tàu biển; kiểm tra bằng, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và người lái phương tiện; cấp phép cho phương tiện, tàu biển ra, vào cảng, bến thủy nội địa.	2	Kiểm tra việc thực hiện quy định của pháp luật về an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường của phương tiện, tàu biển; kiểm tra giấy chứng nhận khả năng chuyên môn , chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và người lái phương tiện; cấp phép cho phương tiện, tàu biển ra, vào cảng, bến thủy nội địa.	<i>Bổ sung cho phù hợp với thực tế</i>
3	Không cho phương tiện, tàu biển ra, vào cảng, bến thủy nội địa khi cảng, bến hoặc phương tiện không bảo đảm điều kiện an toàn hoặc cảng, bến không đủ điều kiện pháp lý hoạt động.	3	Không cho phương tiện, tàu biển ra, vào cảng, bến thủy nội địa khi cảng, bến hoặc phương tiện, tàu biển không bảo đảm điều kiện an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường hoặc cảng, bến không đủ điều kiện pháp lý hoạt động.	
9	Tham gia lập biên bản, kết luận nguyên nhân tai nạn, sự cố xảy ra trong khu vực cảng, bến thủy nội địa; yêu cầu các bên	9		<i>Có ý kiến cho rằng Quy định cho Cảng vụ ĐTNĐ có nhiệm vụ điều tra TNGT nhằm xác</i>

	liên quan khắc phục hậu quả tai nạn.			<i>định và nắm rõ nguyên nhân xảy ra tai nạn, sự cố để có những khuyến nghị kịp thời cho chủ phương tiện.</i>
	CHƯƠNG VII VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA		CHƯƠNG VII VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA	
Điều 77	Hoạt động vận tải đường thủy nội địa	Điều 77	Hoạt động vận tải đường thủy nội địa	
1	Vận tải đường thủy nội địa gồm vận tải người, vận tải hàng hoá.	1	<p>Hoạt động vận tải đường thủy nội địa gồm hoạt động vận tải không kinh doanh và hoạt động vận tải kinh doanh.</p> <p>Chủ phương tiện quy định tại khoản 1 Điều 24 khi hoạt động vận tải đường thủy nội địa phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện đối với người thứ ba. Điều kiện bảo hiểm, mức phí bảo hiểm và số tiền bảo hiểm tối thiểu do Chính phủ quy định.</p> <p>Hoạt động vận tải đường thủy nội địa phải phù hợp với quy hoạch giao thông vận tải đường thủy nội địa.</p>	<p><i>Lý do: bảo vệ quyền lợi cho bên thứ ba cũng như giảm gánh nặng cho chủ phương tiện khi xảy ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa.</i></p> <p><i>Có ý kiến cho rằng: không nên quy định Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện đối với phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 sức ngựa, phương tiện có sức chở trên 12 người (khoản 1 Điều 24) mà chỉ nên quy định Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người kinh</i></p>

				doanh vận tải hàng hoá dễ cháy, dễ nổ và người kinh doanh vận tải hành khách như quy định tại Điều khoản 5 Điều 77 của Luật GTĐTND.
2	Kinh doanh vận tải đường thủy nội địa là kinh doanh có điều kiện.	2	Kinh doanh vận tải đường thủy nội địa gồm kinh doanh vận tải hành khách và hàng hóa. Kinh doanh vận tải đường thủy nội địa là kinh doanh có điều kiện. Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa.	
5	Người kinh doanh vận tải hàng hoá dễ cháy, dễ nổ trên đường thủy nội địa phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người kinh doanh vận tải đối với người thứ ba; người kinh doanh vận tải hành khách phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân		Bỏ Khoản này	<i>Lý do: nội dung quy định tại khoản 1 Điều này đã bao gồm đối tượng quy định tại khoản này.</i> <i>Tuy nhiên, có ý kiến cho</i>

	sự của người kinh doanh vận tải đối với hành khách.Điều kiện bảo hiểm, mức phí bảo hiểm, số tiền bảo hiểm tối thiểu do Chính phủ quy định.			<i>rằng: không nên mở rộng đối tượng phải mua bảo hiểm mà nên giữ nguyên như quy định tại khoản 5 Điều 77 của Luật GTĐTND, tức là chỉ người kinh doanh vận tải hàng hoá dễ cháy, dễ nổ và người kinh doanh vận tải hành khách thì mới phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự.</i>
		Điều 98a	Hợp đồng vận tải đa phương thức	- <i>Bổ sung điều này vì cần thiết;</i> - <i>Tham khảo Bộ luật Hàng hải Việt Nam</i>
		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 thủy nội địa.	
		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	Chúng tôi 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 98b	Trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức	- Bổ sung điều này vì cần thiết; - Tham khảo Bộ luật Hàng hải Việt Nam
		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 98c	Giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức	- Bổ sung điều này vì cần thiết; - Tham khảo Bộ luật Hàng hải Việt Nam
		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 thảo quy định tại Điều 93, Điều 94 của Luật này.	
		Điều 98d	Hợp đồng thuê phương tiện	- Bổ sung điều này vì cần thiết; - Tham khảo Bộ luật Hàng

				<i>hải Việt Nam</i>
		1	Hợp đồng thuê phương tiện là hợp đồng được giao kết giữa chủ phương tiện và người thuê phương tiện, theo đó chủ phương tiện giao quyền sử dụng phương tiện của mình cho người thuê phương tiện trong một thời gian nhất định với mục đích cụ thể được thoả thuận trong hợp đồng và nhận tiền thuê phương tiện do người thuê phương tiện trả.	
		2	Hợp đồng thuê phương tiện được ký kết bằng văn bản.	
		Điều 98đ	Các hình thức thuê phương tiện và trách nhiệm của chủ phương tiện, người thuê phương tiện	
		1	Các hình thức thuê phương tiện:	
		a	Thuê phương tiện không bao gồm thuyền viên làm việc trên phương tiện;	
		b	Thuê phương tiện và thuyền viên làm việc trên phương tiện.	
		2	Người thuê phương tiện là người được chủ phương tiện giao quyền sử dụng phương tiện, thuyền viên của mình trong một thời hạn nhất định với mục đích cụ thể trên cơ sở thoả thuận trong hợp đồng thuê phương tiện.	

		3	Trách nhiệm của chủ phương tiện	
		a	Giao phương tiện cho người thuê phương tiện phải bảo đảm phương tiện đang trong trạng thái an toàn, bảo đảm các điều kiện, tiêu chuẩn theo quy định của pháp luật;	
		b	Trường hợp cho thuê phương tiện và thuyền viên trên phương tiện thì thuyền viên trên phương tiện phải bảo đảm điều kiện, tiêu chuẩn theo quy định. Chủ phương tiện phải trả tiền lương cho thuyền viên và các chế độ khác theo quy định của pháp luật.	
		4	Trách nhiệm của người thuê phương tiện	
		a	Sử dụng phương tiện, thuyền viên theo quy định của pháp luật và các điều khoản trong hợp đồng;	
		b	Không được sử dụng phương tiện thuê làm tài sản thế chấp. Không được cho người khác thuê lại phương tiện, thuyền viên trên phương tiện thuê, nếu không được ghi trong hợp đồng thuê phương tiện;	
		c	Hết thời hạn thuê phương tiện, thuyền	

			viên phải giao lại cho chủ phương tiện. Phương tiện, thuyền viên khi giao lại cho chủ phương tiện phải bảo đảm trạng thái an toàn, nguyên trạng, trừ phương tiện có khấu hao tự nhiên.	
			CHƯƠNG VIIa CỨU NẠN, CỨU HỘ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA	- <i>Bổ sung Chương này vì cần thiết trong thực tế</i> - <i>Tham khảo Bộ luật Hàng hải Việt Nam</i>
		Điều 98e	Cứu nạn đường thủy nội địa	
		1	Cứu nạn đường thủy nội địa là các hoạt động cứu người bị nạn thoát khỏi nguy hiểm đang đe dọa đến tính mạng của họ, bao gồm cả tư vấn biện pháp y tế ban đầu hoặc các biện pháp khác để đưa người bị nạn đến vị trí an toàn.	
		2	Tình huống cứu nạn đường thủy nội địa là những sự cố do thiên tai, thảm họa tai nạn xảy ra trên đường thủy nội địa, trong vùng nước cảng, bến thủy nội địa có nguy cơ hoặc thực tế đang đe dọa, gây hậu quả tổn thất về người, phương tiện, tài sản, vật chất, gây ô nhiễm và huỷ hoại môi trường, cần thiết phải có các biện pháp ứng phó kịp thời, thích hợp để giảm tới mức thấp nhất thiệt hại có thể xảy ra.	

		Điều 98g	Cứu hộ đường thủy nội địa	
			Cứu hộ đường thủy nội địa là hành động cứu phương tiện, tàu biển, tàu cá hoặc các tài sản trên phương tiện, tàu biển, tàu cá thoát khỏi nguy hiểm hoặc hành động cứu trợ phương tiện, tàu biển, tàu cá đang bị nguy hiểm trên đường thủy nội địa, trong vùng nước cảng, bến thủy nội địa được thực hiện trên cơ sở hợp đồng cứu hộ đường thủy nội địa.	
		Điều 98h	Nguyên tắc cứu hộ	
		1	Các bên tham gia hợp đồng cứu hộ đều có quyền yêu cầu huỷ bỏ hoặc thay đổi những thoả thuận không hợp lý trong hợp đồng, nếu các thoả thuận này được ký kết trong tình trạng nguy cấp và bị tác động bởi tình trạng đó hoặc chứng minh được là đã bị lừa dối, lợi dụng khi ký kết và khi tiền công cứu hộ quá thấp hoặc quá cao so với thực tế. Tiền công cứu hộ được thoả thuận trong hợp đồng nhưng phải hợp lý và không được vượt quá giá trị của phương tiện, tàu biển, tàu cá hoặc tài sản được cứu hộ.	
		2	Giá trị phương tiện, tàu biển, tàu cá	

			hoặc tài sản được cứu là giá trị thực tế tại nơi để phương tiện, tàu biển, tàu cá hoặc tài sản sau khi được cứu hộ hoặc tiền bán, định giá tài sản sau khi đã trừ chi phí ký gửi, bảo quản, tổ chức bán đấu giá và các chi phí tương tự khác.	
		3	Phương tiện, tàu biển, tàu cá hoặc tài sản được cứu hộ có thể bị cầm giữ hoặc tạm 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.	
		4	Tiền công cứu hộ được chia đều giữa chủ phương tiện và thuyền viên của phương tiện cứu hộ, sau khi trừ chi phí, tổn thất của phương tiện và chi phí, tổn thất của chủ phương tiện hoặc của thuyền viên liên quan đến hành động cứu hộ. Nguyên tắc này không áp dụng đối với phương tiện cứu hộ chuyên dùng.	
	CHƯƠNG XIII QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA		CHƯƠNG XIII QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA	
	Không có	Điều 98i	Nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa	<i>Bổ sung mục này vì cần thiết cho công tác quản lý nhà nước</i>
		1	Xây dựng chiến lược, quy hoạch, kế hoạch và chính sách phát triển giao	

			thông đường thủy nội địa.	
		2	Ban hành và tổ chức thực hiện luật, các văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật chuyên ngành về giao thông đường thủy nội địa.	
		3	Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường thủy nội địa.	
		4	Tổ chức quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.	
		5	Quy định và thực hiện việc đăng ký, đăng kiểm phương tiện thủy nội địa; cấp, thu hồi giấy chứng nhận đăng ký, giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa.	
		6	Quản lý, đào tạo, sát hạch, cấp, đổi, thu hồi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền viên và người lái phương tiện thủy nội địa. Bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường thủy nội địa.	
		7	Quản lý hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải thủy nội địa.	
		8	Xây dựng và tổ chức thực hiện chương trình quốc gia, đề án bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa; hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện các biện	

			pháp bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa.	
		9	Tổ chức thực hiện công tác phòng, chống bão, lũ và tìm kiếm cứu nạn trong giao thông đường thủy nội địa.	
		10	Bảo vệ môi trường trong hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa.	
		11	Hợp tác quốc tế về giao thông đường thủy nội địa.	
		12	Tổ chức nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ về giao thông đường thủy nội địa.	
		13	Đào tạo cán bộ, công chức, viên chức và công nhân kỹ thuật giao thông đường thủy nội địa.	
		14	Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại tố cáo, xử phạt vi phạm pháp luật về giao thông đường thủy nội địa.	
Điều 99	Trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa của Chính phủ, các Bộ, cơ quan ngang Bộ	Điều 99	Trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa của Chính phủ, các Bộ, cơ quan ngang Bộ	
3	Bộ Công an chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng, Bộ Thủy sản thực hiện các biện pháp bảo vệ trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa; tổ chức lực lượng Cảnh sát giao thông đường thủy tuần tra, kiểm soát, xử lý hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường thủy nội địa đối với người, phương tiện tham gia giao thông đường thủy nội địa theo	3	Bộ Công an chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng thực hiện các biện pháp bảo vệ trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa.	<ul style="list-style-type: none"> - Bỏ đoạn "Bộ Thủy sản"; - Bỏ đoạn "tổ chức lực lượng Cảnh sát giao thông đường thủy tuần tra, kiểm soát, xử lý ... về tai nạn giao thông đường thủy nội địa." vì đã được quy định chi tiết, đầy đủ hơn tại Điều 101a

	quy định của pháp luật; thống kê, cung cấp dữ liệu về tai nạn giao thông đường thủy nội địa.			
		3a	Bộ Quốc phòng thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan.	<i>Bổ sung nhiệm vụ của Bộ Quốc phòng.</i>
4	Bộ Thủy sản chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc xây dựng quy hoạch mạng lưới cảng cá, bến cá, khu vực hoạt động thủy sản trên đường thủy nội địa; chỉ đạo thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đối với tàu cá hoạt động trên đường thủy nội địa.	4	Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc xây dựng quy hoạch mạng lưới cảng cá, bến cá, khu vực hoạt động thủy sản trên đường thủy nội địa; chỉ đạo thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đối với tàu cá hoạt động trên đường thủy nội địa.	<i>Sửa tên “Bộ Thủy sản” thành “Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn”</i>
Điều 101	Thanh tra giao thông đường thủy nội địa	Điều 101	Thanh tra giao thông đường thủy nội địa	- Nghị định số 07/2012/NĐ-CP của Chính phủ quy định về cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành và hoạt động thanh tra chuyên ngành. - Các văn bản quy phạm pháp luật về thực hiện Luật Giao thông đường thủy nội địa.
1	Thanh tra giao thông đường thủy nội địa là thanh tra chuyên ngành, có nhiệm vụ thanh tra, kiểm tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về tiêu chuẩn kỹ thuật và quản lý đối với kết cấu hạ tầng giao	1	Nhiệm vụ thanh tra, kiểm tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và quản lý đối với:	
		a	Kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy	

	thông đường thủy nội địa, vận tải đường thủy nội địa, phương tiện, thuyền viên và người lái phương tiện.		nội địa;	
		b	Vận tải đường thủy nội địa;	
		c	Phương tiện, thuyền viên và người lái phương tiện thủy nội địa;	
		d	Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa;	
		đ	Cơ sở đăng kiểm chất lượng, an toàn kỹ thuật phương tiện thủy nội địa;	
		e	Cơ sở đào tạo, sát hạch, thi, cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền viên và người lái phương tiện thủy nội địa.	
		g	Xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa	
2	Tổ chức và hoạt động của thanh tra giao thông đường thủy nội địa theo quy định của pháp luật về thanh tra.	2	Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về cơ cấu, tổ chức và hoạt động của lực lượng thanh tra chuyên ngành về giao thông đường thủy nội địa.	
		Điều 101a	Tuần tra, kiểm soát của Cảnh sát đường thủy	- Bổ sung nội dung này để phù hợp với yêu cầu thực tế - Tham khảo Luật Giao thông đường bộ
		1	Cảnh sát đường thủy thực hiện việc tuần tra, kiểm soát để kiểm soát người và phương tiện tham gia giao thông đường thủy nội địa; xử lý vi phạm pháp luật về giao thông đường thủy nội địa đối với người và phương tiện tham gia giao thông và chịu trách nhiệm	

			trước pháp luật về quyết định của mình; phối hợp với cơ quan quản lý đường thủy nội địa phát hiện, ngăn chặn hành vi vi phạm quy định bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.	
		2	Bộ trưởng Bộ Công an quy định cụ thể nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung tuần tra, kiểm soát của cảnh sát đường thủy.	
		3	Chính phủ quy định việc huy động các lực lượng cảnh sát khác và công an xã phối hợp với cảnh sát đường thủy tham gia tuần tra, kiểm soát trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa trong trường hợp cần thiết.	