

QUỐC HỘI

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Luật số: /2014/QH13

DỰ THẢO 05/3/2013

LUẬT
SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU
CỦA LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 1992 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị quyết số 51/2001/QH10;

Quốc hội ban hành Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11,

Điều 1.

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa:

1. Sửa đổi, bổ sung Điều 1 như sau:

“1. Luật này quy định về hoạt động giao thông đường thủy nội địa; các điều kiện bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa đối với kết cấu hạ tầng, phương tiện và người tham gia giao thông, vận tải đường thủy nội địa.

2. Đối với hoạt động giao thông trên hành lang bảo vệ luồng hoặc trên sông, kênh, rạch, hồ, đầm, phá không phải là đường thủy nội địa, áp dụng các quy định sau đây:

- 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.”

2. Sửa đổi, bổ sung khoản 1 và khoản 5 Điều 3; bổ sung khoản 28, khoản 29 và khoản 30 vào Điều 3 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 **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..”

“5. 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.”

“28. **Vật chướng ngại là vật gây trở ngại cho giao thông đường thủy nội địa do thiên nhiên hoặc do con người gây nên.**

29. **Chủ phương tiện là tổ chức, cá nhân sở hữu phương tiện.**

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.”**

3. Sửa đổi, bổ sung khoản 8 Điều 8 như sau:

“8. **Đang** làm việc trên phương tiện **mà** trong máu có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililít máu hoặc 0,25 miligam/1lít khí thở hoặc **sử dụng** chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.”

4. Sửa đổi, bổ sung khoản 1 và khoản 5 Điều 9 như sau:

“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 thủy nội địa** và các công trình phụ trợ khác...”

“5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải **quy định các tuyến đường thủy nội địa ra đảo, nối 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.”

5. Sửa đổi, bổ sung Điều 13 như sau:

“Điều 13. Cảng thủy nội địa

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.

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 thủy nội địa phải phù hợp với quy hoạch, bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

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.

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.

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.

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.”

6. Bổ sung Điều 13a vào sau Điều 13 như sau:

“ Điều 13a. Bến thủy nội địa

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.

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.

3. Bến khách ngang sông là bến thủy nội địa chuyên phục vụ vận tải hành khách, hàng hoá ngang sông.

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 05 người.

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.

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 bến thủy nội địa làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh."

7. Bổ sung Điều 13b vào sau Điều 13a như sau:

"Điều 13b. Cho thuê khai thác cảng thủy nội địa

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."

8. Bổ sung điểm e khoản 3 Điều 15 như sau:

"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."

9. Sửa đổi, bổ sung Điều 19 như sau:

“Điều 19. Bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa

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.

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.

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;

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;

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.

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 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.”

10. Sửa đổi khoản 1 Điều 20 như sau:

“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.”

11. Sửa đổi, bổ sung Điều 24 như sau:

“ 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 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:

a) Đạt tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định tại các khoản 2, 3 và 4 Điều 26 của Luật này;

b) Có giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa, giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; kê hoặc gắn số đăng ký, vạch dấu môn nước an toàn, số lượng người được phép chở trên phương tiện **và phải còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ.**

c) Có đủ định biên thuyền viên và danh bạ thuyền viên **theo quy định;**

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 Điều này.

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.”

12. Sửa đổi, bổ sung khoản 3 và khoản 7 Điều 25 như sau:

“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 đăng ký khác sang cơ quan đăng ký phương tiện thủy nội địa.”

“7. Miễn đăng ký đối với phương tiện quy định tại khoản 3 Điều 24 của Luật này.”

13. Sửa đổi khoản 1 Điều 27 như sau:

“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 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.”

14. Sửa đổi, bổ sung Điều 28 như sau:

“Điều 28. Phương tiện nhập khẩu

Phương tiện nhập khẩu phải bảo đảm chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi 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.”

15. Sửa đổi, bổ sung Khoản 1 Điều 30 như sau:

“1. Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng:

Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng được phân thành bốn hạng: hạng nhất, hạng nhì, hạng ba, hạng tư;

Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn máy trưởng được phân thành ba hạng: hạng nhất, hạng nhì, hạng ba.”

16. Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 31 như sau:

“3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện của cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện; quy chế tuyển sinh; nội dung, chương trình đào tạo; các 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.”

17. Sửa đổi, bổ sung Điều 32 như sau:

“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.

Phương án 2:

1. Điều kiện dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng hạng ba:

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 khi 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.

2. 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.

3. 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.”

18. Sửa đổi, bổ sung Điều 33 như sau:

“Điều 33. Đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng

Phương án 1:

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định thuyền viên đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng

Phương án 2:

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:

- a) Tàu khách có sức chở trên 100 người;
- b) Phà có trọng tải toàn phần trên 150 tấn;
- c) Phương tiện chở hàng có trọng tải toàn phần trên 500 tấn;
- d) Đoàn lai có trọng tải toàn phần trên 1000 tấn;

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

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:

- a) Tàu khách có sức chở từ trên 50 người đến 100 người;
- b) Phà có trọng tải toàn phần từ trên 50 tấn đến 150 tấn;
- c) Phương tiện chở hàng có trọng tải toàn phần từ trên 150 tấn đến 500 tấn;
- d) Đoàn lai có trọng tải toàn phần từ trên 400 tấn đến 1000 tấn;

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 **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:

- a) Tàu khách có sức chở từ trên 12 người đến 50 người;
- b) Phà có trọng tải toàn phần đến 50 tấn;
- c) Phương tiện chở hàng có trọng tải toàn phần từ trên 50 tấn đến 150 tấn;
- d) Đoàn lai có trọng tải toàn phần đến 400 tấn;

đ) 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.

4. 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:

- 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.

5. 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.

6. Thuyền viên có **giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng** được đảm nhiệm chức danh thuyền phó của loại phương tiện được quy định cho chức danh thuyền trưởng cao hơn một hạng.”

19.

- **Phương án 1:**

Sửa đổi, bổ sung Điều 34 như sau:

“Điều 34. Đảm nhiệm chức danh máy trưởng

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định thuyền viên đảm nhiệm chức danh máy trưởng.”

- **Phương án 2:**

Giữ nguyên như Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004.

20. Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 35 như sau:

“3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức việc đào tạo, cấp **giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hạng tư**, chứng chỉ lái phươg tiện, giấy chứng nhận học tập pháp luật về giao thông đường thủy nội địa cho người lái phươg tiện.”

21. Bổ sung Điều 35a vào sau Điều 35 như sau:

“Điều 35a. Kháng nghị đường thủy nội địa

1. Kháng nghị đường thủy nội địa là văn bản do thuyền trưởng lập, công bố hoàn cảnh phươg 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.

Khi phươg 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 phươg tiện, tàu biển ghé vào cảng thủy nội địa đầu tiên sau khi xảy ra tai nạn.

Cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải tại Việt Nam là cảng vụ Đường thủy 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.”

22. Sửa đổi, bổ sung khoản 4 Điều 44 như sau:

“4. Phươg 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.”

23. Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 47 như sau:

“Năm tiếng ngắn nhanh, liên tiếp là tín hiệu không thể nhường đường;”

24. Sửa đổi, bổ sung khoản 2 và khoản 3 Điều 72 như sau:

“2. Kiểm tra việc thực hiện quy định của pháp luật về an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường của phương tiện, tàu biển; kiểm tra **giấy chứng nhận khả năng chuyên môn**, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và người lái phương tiện; cấp phép cho phương tiện, tàu biển ra, vào cảng, bến thủy nội địa.

3. Không cho phương tiện, tàu biển ra, vào cảng, bến thủy nội địa khi cảng, bến hoặc phương tiện, **tàu biển** không bảo đảm điều kiện an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường hoặc cảng, bến không đủ điều kiện pháp lý hoạt động.”

25. Sửa đổi, bổ sung Khoản 1 và khoản 2 Điều 77 như sau:

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

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.

Hoạt động vận tải đường thủy nội địa phải phù hợp với quy hoạch giao thông vận tải đường thủy nội địa.

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.”

26. Bổ sung Điều 98a vào sau Điều 98 như sau:

“Điều 98a. 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 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. 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.”

27. Bổ sung Điều 98b vào sau Điều 98a như sau:

“Điều 98b. 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.”

28. Bổ sung Điều 98c vào sau Điều 98b như sau:

“Điều 98c. 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 thảo quy định tại Điều 93, Điều 94 của Luật này.”

29. Bổ sung Điều 98d vào sau Điều 98c như sau:

“Điều 98d. Hợp đồng thuê phương tiện

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.”

30. Bổ sung Điều 98đ vào sau Điều 98d như sau:

“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.”

31. Bổ sung Chương VIIa vào sau Điều 98đ như sau:

“CHƯƠNG VIIa

CỨU NẠN, CỨU HỘ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

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 hộ 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.”

32. Bổ sung Điều 98i vào Chương VIII và vào sau Điều 98h như sau:

“Điều 98i. Nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa

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.”

33. Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 99; bổ sung khoản 3a vào sau khoản 3 Điều 99 như sau:

“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”

“ 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.”

34. Sửa đổi, bổ sung Điều 101 như sau:

“ Điều 101. Thanh tra giao thông đường thủy nội địa

1. 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 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. 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.”

35. Bổ sung Điều vào sau Điều 101 như sau:

“Điều 101a. Tuần tra, kiểm soát của cảnh sát đường thủy

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.”

Điều 2.

1. Sửa đổi một số từ ngữ của Luật Giao thông đường thủy nội địa như sau:

a) Thay từ “phê duyệt” bằng từ “thẩm định” tại điểm a khoản 1 Điều 26; thay từ “duyet” bằng từ “thẩm định” tại khoản 2 Điều 27.

b) Thay cụm từ “tiêu chuẩn Việt Nam, tiêu chuẩn ngành” bằng cụm từ “quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật Việt Nam” tại khoản 2 Điều 26.

c) Thay từ “bằng” bằng cụm từ “giấy chứng nhận khả năng chuyên môn” tại tên Điều 30; tên Điều 31; điểm c khoản 2 Điều 29; khoản 3 Điều 30; khoản 2 và khoản 4 Điều 31; Điều 32, Điều 34.

d) Thay từ “mã lực” bằng từ “sức ngựa” tại khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 34; khoản 1 và khoản 2 Điều 35; khoản 1, khoản 2 và khoản 4 Điều 49.

đ) Thay cụm từ “Bộ Thủy sản” bằng cụm từ “Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn” tại khoản 4 Điều 99.

2. Bổ sung từ “luồng hẹp” sau cụm từ “luồng cong gấp” tại tên Điều 37 và khoản 2 Điều 37.

3. Bãi bỏ cụm từ “Bộ trưởng Bộ Thủy sản” tại khoản 6 Điều 25; khoản 4 Điều 26; khoản 5 Điều 29; khoản 4 Điều 31; khoản 5 Điều 69.

4. Bãi bỏ từ “tàu cá” tại khoản 6 Điều 25; khoản 4 Điều 26; khoản 5 Điều 29; khoản 4 Điều 31;

5. Bãi bỏ từ “cảng cá, bến cá” tại khoản 5 Điều 69

6. Bãi bỏ khoản 4 Điều 16 và khoản 5 Điều 77.

Điều 3.

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày tháng năm 2014.

2 **Chính phủ và cơ quan có thẩm quyền quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành các điều, khoản được giao trong Luật; hướng dẫn những nội dung cần thiết khác của Luật này để đáp ứng yêu cầu quản lý nhà nước.**

Luật này đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIII, kỳ họp thứ ... thông qua ngày ... tháng ... năm 2014./.

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI

Nguyễn Sinh Hùng