

Căn cứ Nghị quyết của Chính phủ trong hội nghị Chính phủ ngày 3 tháng 1 năm 1994;

Theo đề nghị của Bộ trưởng, Trưởng ban Ban Tổ chức - Cán bộ Chính phủ,

NGHỊ ĐỊNH:

Điều 1. - Thành lập Tổng cục Địa chính trên cơ sở hợp nhất và tổ chức lại Tổng cục Quản lý ruộng đất và Cục Đo đạc và bản đồ Nhà nước.

Tổng cục Địa chính là cơ quan thuộc Chính phủ, thực hiện chức năng quản lý Nhà nước về đất đai và đo đạc bản đồ.

Địa điểm Tổng cục đóng tại Hà Nội (trụ sở của Cục Đo đạc và bản đồ Nhà nước hiện nay).

Điều 2. - Tổng cục trưởng Tổng cục Địa chính có trách nhiệm trình Chính phủ ban hành Nghị định về chức năng, nhiệm vụ và tổ chức bộ máy của Tổng cục Địa chính.

Điều 3. - Các ông đương nhiệm Tổng cục trưởng Tổng cục Quản lý ruộng đất, Cục trưởng Cục Đo đạc và bản đồ Nhà nước chịu trách nhiệm về toàn bộ công việc của hai cơ quan này cho đến khi bàn giao xong cho ông Tổng cục trưởng Tổng cục Địa chính. Thời hạn phải bàn giao xong trước ngày 1 tháng 5 năm 1994. Tổng cục Địa chính bắt đầu hoạt động từ ngày 1 tháng 5 năm 1994.

Điều 4. - Nghị định này thi hành từ ngày ban hành.

Bãi bỏ các Nghị định số 404-CP ngày 9-11-1979 của Hội đồng Chính phủ về chức năng, nhiệm vụ và tổ chức của Tổng cục Quản lý ruộng đất, Nghị định số 106-CP ngày 3-5-1974 của Hội đồng Chính phủ quy định nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức bộ máy của Cục Đo đạc và bản đồ Nhà nước, và các quy định khác trước đây trái với Nghị định này.

Tổng cục trưởng Tổng cục Địa chính, Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban Nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này.

T.M. Chính phủ

Thủ tướng

VÔ VĂN KIẾT

NGHỊ ĐỊNH của Chính phủ số 13-CP ngày 25-2-1994 ban hành bản Quy chế quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển và các khu vực hàng hải ở Việt Nam.

CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 30 tháng 9 năm 1992;

Căn cứ Bộ Luật Hàng hải Việt Nam ngày 30 tháng 6 năm 1990;

Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải,

NGHỊ ĐỊNH:

Điều 1. - Ban hành kèm theo Nghị định này Quy chế quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển và các khu vực hàng hải ở Việt Nam.

Điều 2. - Nghị định này có hiệu lực kể từ ngày ký; các quy định trước đây trái với Nghị định này đều bãi bỏ.

Điều 3. - Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban Nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này.

T.M. Chính phủ

Thủ tướng

VÔ VĂN KIẾT

QUY CHẾ quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển và các khu vực hàng hải ở Việt Nam

(ban hành kèm theo Nghị định số 13-CP ngày 25-2-1994 của Chính phủ).

Chương I

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. - Bản Quy chế này quy định việc mở cảng, mở luồng và chế độ hoạt động của tàu

thuyền các loại tại cảng biển hoặc các khu vực hàng hải ở Việt Nam, nhằm bảo đảm các điều kiện an toàn hàng hải, vệ sinh - trật tự, phòng ngừa ô nhiễm môi trường do tàu biển gây ra ở những nơi đó.

Cảng biển nói ở Quy chế này là các thương cảng bao gồm cả các cảng chuyên dụng, được mở ra để tàu biển ra vào hoạt động.

Điều 2. - Các quy định của Quy chế này được áp dụng bắt buộc đối với mọi người, mọi phương tiện hoạt động tại các cảng biển, cơ sở sửa chữa - đóng tàu biển, vùng neo đậu tránh bão, luồng dành cho tàu biển, và các khu vực hàng hải đã được Cục Hàng hải Việt Nam công bố cho phép tàu biển vào hoạt động.

Điều 3.-

1. Khi hoạt động tại cảng biển hoặc các khu vực hàng hải ở Việt Nam, mọi tổ chức, cá nhân đều phải tôn trọng chủ quyền của Nhà nước Việt Nam và chấp hành đầy đủ các quy định pháp luật Việt Nam về hàng hải, hải quan, an ninh - biên phòng, vệ sinh - kiểm dịch, bảo vệ môi trường, bảo vệ văn hóa và các quy định có liên quan khác.

2. Các cơ quan, tổ chức làm nhiệm vụ quản lý Nhà nước tại cảng biển hoặc các khu vực hàng hải thực hiện các hoạt động nghiệp vụ theo quy định hiện hành.

Điều 4.- Giám đốc Cảng vụ căn cứ Quy chế này và những điều kiện đặc thù tại khu vực thuộc phạm vi trách nhiệm để ban hành các quy định cụ thể, nhằm mục đích bảo đảm các điều kiện an toàn hàng hải, vệ sinh - trật tự, phòng ngừa ô nhiễm môi trường do tàu biển gây ra, sau khi được Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam chấp thuận.

Chương II

NHỮNG QUY ĐỊNH VỀ VIỆC MỞ, ĐÓNG CỬA CÁC CẢNG BIỂN VÀ LUỒNG DÀNH CHO TÀU BIỂN

Điều 5. - Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam chịu trách nhiệm công bố việc mở, đóng cửa các cảng biển và luồng dành cho tàu biển theo ủy quyền của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, sau

khi đã được Thủ tướng Chính phủ xem xét, phê duyệt.

Điều 6. -

1. Mọi tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài đã được cấp phép kinh doanh trong lĩnh vực khai thác cảng biển tại Việt Nam đều có thể xin được mở cảng biển, sau đây được gọi chung là Chủ đầu tư.

2. Thủ tục xin mở cảng biển được tiến hành theo trình tự như sau:

a) Chủ đầu tư gửi Cục Hàng hải Việt Nam dự án xin mở cảng biển. Trên cơ sở tổng quy hoạch xây dựng hệ thống cảng biển Việt Nam đã được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ phê chuẩn, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam xem xét và ra văn bản trả lời Chủ đầu tư.

b) Nếu được Cục Hàng hải Việt Nam trả lời chấp thuận, Chủ đầu tư tiến hành lập luận chứng kinh tế - kỹ thuật và các thủ tục về xây dựng cơ bản theo quy định hiện hành của Nhà nước.

c) Chủ đầu tư trình nộp Cục Hàng hải Việt Nam một bộ hồ sơ hoàn chỉnh gồm:

- Luận chứng kinh tế - kỹ thuật.

- Hồ sơ thiết kế.

- Văn bản cấp phép xây dựng.

- Bản sao Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh có xác nhận của cơ quan công chứng.

Chủ đầu tư chỉ được phép khởi công xây dựng, xây lắp công trình sau khi đã được Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam đồng ý và phải thi công dưới sự giám sát của Cục Hàng hải Việt Nam về quản lý quy hoạch phát triển cảng biển.

d) Sau khi kết thúc việc xây dựng, xây lắp và đã được các hội đồng nghiệm thu có thẩm quyền lập biên bản xác nhận công trình đã có đủ điều kiện để được đưa vào khai thác, sử dụng, thì Chủ đầu tư phải trình nộp Cục Hàng hải Việt Nam thêm các tài liệu sau đây:

- Hồ sơ hoàn công.

- Biên bản nghiệm thu và bàn giao công trình.

e) Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam báo cáo Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải để trình xin Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, cho phép công bố mở cảng.

Trong trường hợp xét thấy cần phải kiểm tra lại các khả năng bảo đảm an toàn hàng hải, vệ sinh - trật tự, phòng ngừa ô nhiễm môi trường do

tàu biển gây ra của công trình, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam có quyền cử Thanh tra an toàn hàng hải đến để xem xét trước khi hoàn chỉnh hồ sơ báo cáo Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

3. Các quy định nói tại Khoản 2 Điều này cũng được áp dụng đối với việc xin phép xây dựng mới và đưa vào khai thác các khu cầu cảng trong phạm vi cảng biển đã được công bố, luồng dành cho tàu biển, cơ sở sửa chữa - đóng tàu biển và các cơ sở dịch vụ kỹ thuật tương tự khác.

Điều 7.-

1. Trước khi xây dựng các công trình, thiết bị mà xét thấy có thể ảnh hưởng đến các điều kiện bảo đảm an toàn hàng hải, vệ sinh - trật tự, phòng ngừa ô nhiễm môi trường tại các cảng biển, cơ sở sửa chữa - đóng tàu biển, vùng neo đậu tránh bão, luồng dành cho tàu biển và các khu vực hàng hải khác, thì Chủ đầu tư cũng phải làm thủ tục xin phép Cục Hàng hải Việt Nam. Cụ thể như sau:

a) Chủ đầu tư nộp Cục Hàng hải Việt Nam một bộ hồ sơ hoàn chỉnh gồm:

- Luận chứng kinh tế - kỹ thuật.
- Hồ sơ thiết kế.
- Văn bản cấp phép xây dựng.

Chủ đầu tư chỉ được phép khởi công xây dựng, xây lắp công trình sau khi đã được Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam đồng ý và phải thi công dưới sự giám sát của Cục Hàng hải Việt Nam về điều kiện bảo đảm an toàn hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường của công trình đó.

b) Sau khi kết thúc việc xây dựng, xây lắp công trình và đã được các hội đồng nghiệm thu có thẩm quyền lập biên bản xác nhận là đã có đủ điều kiện để được đưa vào khai thác, sử dụng, Chủ đầu tư phải nộp thêm cho Cục Hàng hải Việt Nam các tài liệu sau đây:

- Hồ sơ hoàn công.
- Biên bản nghiệm thu và bàn giao công trình.

2. Sau khi đã tiến hành kiểm tra các điều kiện bảo đảm an toàn hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường của các công trình thiết bị nói trên, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam ra quyết định cho phép đưa vào khai thác, sử dụng.

Điều 8. - Trong trường hợp xét thấy cần phải tạm thời cấm tàu biển ra vào, hoạt động tại các

cảng biển, cơ sở sửa chữa - đóng tàu biển, luồng dành cho tàu biển và các khu vực hàng hải khác, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam phải báo cáo và xin phép Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trước khi chính thức công bố.

Riêng đối với việc đóng cửa cảng biển, luồng dành cho tàu biển đã được mở ra theo sự cho phép của Thủ tướng Chính phủ, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam chỉ được công bố chính thức về việc đó sau khi đã báo cáo Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, trình xin Thủ tướng Chính phủ phê chuẩn.

Điều 9. - Tàu biển chỉ được phép vào hoạt động tại các khu vực thuộc cảng biển, cơ sở sửa chữa - đóng tàu biển, vùng neo đậu tránh bão, luồng dành cho tàu biển và các khu vực hàng hải khác, sau khi Cục Hàng hải Việt Nam công bố chính thức cho tàu biển vào hoạt động.

Điều 10. - Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức việc đăng ký các cảng biển vào Danh bạ cảng biển Việt Nam và giám sát hoạt động khai thác các cảng đó trên cơ sở mục đích đã đăng ký và là cơ quan duy nhất có thẩm quyền công bố các số liệu chính thức về các cảng biển, luồng dành cho tàu biển và các vùng hàng hải khác tại Việt Nam.

Chương III

NHỮNG QUY ĐỊNH VỀ HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI

Mục A. THỦ TỤC XIN ĐẾN CẢNG ĐỐI VỚI TÀU THUYỀN NƯỚC NGOÀI

Điều 11. - Tàu thuyền nước ngoài khi vào hoạt động tại các cảng biển Việt Nam, quá cảnh Việt Nam để đến nước thứ ba hoặc hoạt động tại các khu vực hàng hải của Việt Nam đều phải xin cấp phép theo trình tự sau đây:

a) Tàu thuyền nước ngoài dùng vào mục đích vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách phải xin phép Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam ít nhất 3 ngày trước khi dự kiến đến vị trí đón trả hàng hóa và sau khi đã được cấp phép phải thông báo cho Giám đốc Cảng vụ có liên quan, chậm nhất 12 giờ trước khi tàu dự kiến đến vị trí đón trả hàng hóa.

b) Tàu thuyền nước ngoài không dùng vào mục đích vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách phải xin phép Thủ tướng Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ít nhất 7 ngày trước khi dự kiến đến vị trí đón trả hoa tiêu; sau khi đã được cấp phép phải thông báo cho Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam chậm nhất 48 giờ trước khi tàu dự kiến đến vị trí đón trả hoa tiêu.

c) Riêng đối với loại tàu thuyền nước ngoài nói tại điểm a của Điều này mà có trọng tải toàn phần dưới 150 DWT, thì được miễn thủ tục xin cấp phép, và chỉ có trách nhiệm thông báo cho Giám đốc Cảng vụ có liên quan chậm nhất 6 giờ trước khi tàu dự kiến đến vị trí đón trả hoa tiêu.

d) Trong tờ khai xin phép cho tàu phải ghi rõ: tên tàu, hồ hiệu; nơi đăng ký; quốc tịch; tên chủ tàu; loại tàu; tổng dung tích toàn phần; mớn nước; chiều dài đường nước thiết kế; mục đích xin vào Việt Nam; dự kiến thời gian và địa điểm xin nhập cảnh.

Điều 12. - Tàu thuyền nước ngoài cũng có thể được miễn thủ tục xin cấp phép đến cảng trong những trường hợp đặc biệt sau đây:

a) Tàu thuyền nước ngoài đã được cấp phép vào hoạt động tại Việt Nam, quá cảnh Việt Nam đến nước thứ ba và lại quay trở lại trong vòng 12 tháng sau khi rời khỏi Việt Nam, thì không phải làm thủ tục xin cấp phép như quy định tại Điều 10, mà chỉ cần thông báo cho Giám đốc Cảng vụ, chậm nhất 12 giờ trước khi đến vị trí đón trả hoa tiêu.

b) Hiệp định hàng hải được ký kết giữa Việt Nam với nước mà tàu mang cờ quốc tịch quy định miễn thủ tục xin cấp phép đến cảng.

c) Thuyền trưởng bắt buộc phải đưa tàu thuyền vào neo đậu tạm thời tại vùng nước cảng và các vùng nước khác vì những lý do khẩn cấp vượt quá khả năng tự khắc phục của tàu thuyền đó như:

- Xin cấp cứu cho thuyền viên, hành khách trên tàu.
- Tránh bão.
- Khắc phục hậu quả sự cố, tai nạn hàng hải.

Trong những trường hợp nói trên, thuyền trưởng phải nhanh chóng tìm mọi cách liên lạc với Cảng vụ hoặc các nhà chức trách có thẩm quyền của Việt Nam nơi gần nhất. Đồng thời, có nghĩa vụ chứng minh rằng hành động của mình là thực sự cần thiết và hợp lý. Mọi hành vi lạm dụng quy định nói trên sẽ bị xử lý theo pháp luật.

Điều 13. - Việc cấp phép cho tàu có thể do Chủ tàu, Đại diện Chủ tàu hoặc Đại lý của Chủ tàu trực tiếp thực hiện.

Điều 14. - Tàu thuyền quân sự nước ngoài và các loại tàu thuyền nước ngoài khác đến Việt Nam theo lời mời chính thức của Chính phủ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam làm thủ tục xin vào Việt Nam theo quy định riêng không thuộc phạm vi điều chỉnh của Quy chế này, nhưng vẫn phải thực hiện các quy định vào cảng và rời cảng nói tại Quy chế này.

MỤC B. THỦ TỤC VÀO CẢNG VÀ RỜI CẢNG

Điều 15. -

1. Tất cả các loại tàu thuyền, không phân biệt lớn nhỏ, quốc tịch và mục đích sử dụng chỉ được phép hoạt động tại vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải ở Việt Nam, nếu có đủ điều kiện an toàn hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và các điều kiện khác do luật định.

2. Tất cả các loại tàu thuyền chỉ được tiến hành các hoạt động bốc dỡ hàng hóa hoặc nhận, trả hành khách tại những cảng biển đã được Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam chính thức công bố là thương cảng.

Điều 16. - Các tàu thuyền nước ngoài và các tàu thuyền Việt Nam có tổng dung tích toàn phần từ 200 GRT trở lên đều phải dừng lại tại vị trí đón trả hoa tiêu chờ lệnh của Giám đốc Cảng vụ cho phép đi vào vùng nước cảng. Chỉ sau khi Giám đốc Cảng vụ cho phép thì các tàu thuyền này mới được vào neo đậu tại vị trí do Cảng vụ chỉ định trong vùng nước cảng hoặc đi qua thủy diện cảng.

Giám đốc Cảng vụ có thể căn cứ vào tình hình thực tế để miễn, giảm điều kiện nói trên cho một số loại tàu thuyền có tổng dung tích toàn phần dưới 200 GRT, nếu xét thấy không ảnh hưởng đến khả năng an toàn hàng hải ở khu vực đó.

Điều 17. -

1. Thuyền trưởng các tàu biển có tổng dung tích toàn phần từ 200 GRT trở lên có nghĩa vụ thông báo cho Cảng vụ biết về việc tàu thuyền của mình sẽ đến cảng theo trình tự sau đây:

a) Chậm nhất 6 giờ trước khi dự kiến đến vị trí đón trả hoa tiêu phải thông báo cho Cảng vụ biết về:

- Tên tàu, nơi đăng ký, quốc tịch, hồ hiệu và loại tàu.
- Số lượng thuyền viên, hành khách trên tàu của họ.
- Tên cảng ghé cuối cùng.
- Chiều dài toàn phần, mớn nước mũi và lái.
- Loại và số lượng cần câu của tàu.
- Số lượng, khối lượng và tính chất hàng hóa.
- Các chỉ dẫn và thông tin khác về hàng hóa nguy hiểm, hàng siêu trường hoặc siêu trọng có ở trên tàu.
- Tên người bảo hiểm và nơi cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự của Chủ tàu, nếu là tàu chở dầu mỏ, chế phẩm từ dầu mỏ và các hàng hóa nguy hiểm khác.

b) 4 giờ trước khi tàu dự kiến đến vị trí đón trả hoa tiêu phải thông báo về tình hình sức khỏe của những người trên tàu và xác báo cho Cảng vụ biết về thời gian chính xác sẽ đến vị trí đón trả hoa tiêu.

Trong trường hợp có người ốm, người chết ở trên tàu, thì trong lần xác báo cuối cùng này cũng phải thông báo rõ tên, tuổi, quốc tịch, tình trạng bệnh tật, lý do tử vong và các yêu cầu có liên quan khác.

2. Các quy định tại Khoản 1, Điều 17 có thể được miễn, giảm đối với một số loại tàu thuyền có tổng dung tích toàn phần dưới 200 GRT và các sà-lan không tự hành, thuyền chèo tay hoặc các phương tiện thủy tương tự khác, nếu Giám đốc Cảng vụ xét thấy cần thiết.

3. Thuyền trưởng các tàu biển chạy bằng năng lượng nguyên tử không hạn chế tổng dung tích toàn phần (GRT) đều phải thông báo rõ cho Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam biết về việc Thủ tướng Chính phủ Việt Nam đã cấp phép cho tàu đến hoạt động tại Việt Nam, chậm nhất 48 giờ trước khi tàu bắt đầu đi vào lãnh hải của Việt Nam.

Điều 18. -

1. Cảng vụ có trách nhiệm chỉ định vị trí neo đậu cho tàu trong vùng nước cảng, chậm nhất là 2 giờ, kể từ khi nhận được thông báo là tàu đã đến vị trí đón trả hoa tiêu.

2. Cảng vụ căn cứ vào loại tàu, cỡ tàu, loại hàng hóa và đề nghị của Giám đốc cảng biển để chỉ định cho tàu vị trí neo đậu, cập cầu, cập mạn, làm hàng... Chỉ có Giám đốc Cảng vụ mới có quyền thay đổi vị trí đã được chỉ định cho tàu.

Điều 19. - Tùy theo tình hình cụ thể các cơ quan, tổ chức có trách nhiệm làm thủ tục cho tàu vào cảng sẽ quyết định và thông báo cho tàu về nơi, thời điểm làm thủ tục, nhưng không được muộn quá 2 giờ, kể từ khi Cảng vụ thông báo là tàu đã đến vị trí đón trả hoa tiêu.

Điều 20. - Khi làm thủ tục vào cảng, thuyền trưởng phải chuẩn bị sẵn sàng các loại giấy tờ sau đây:

a) Các loại giấy tờ phải xuất trình:

- Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển hoặc Chứng thư quốc tịch của tàu.

- Giấy chứng nhận mạn khô quốc tế; giấy chứng nhận dung tích tàu; các giấy chứng nhận khác về khả năng an toàn đi biển và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của tàu, do cơ quan đăng kiểm tàu biển có thẩm quyền cấp.

- Giấy phép sử dụng đài tàu.

- Giấy chứng nhận tiêm chủng quốc tế của thuyền viên và hành khách.

- Giấy chứng nhận diệt chuột hoặc miễn diệt chuột.

- Lược khai hàng quá cảnh hoặc tạm nhập để tái xuất; các giấy chứng nhận miễn dịch có liên quan đến loại hàng đó.

- Hộ chiếu thuyền viên hoặc sổ thuyền viên và hộ chiếu của hành khách.

- Bằng hoặc các giấy chứng nhận khả năng chuyên môn của thuyền trưởng, máy trưởng, đài trưởng, lái trưởng ca nô cứu sinh và của các sỹ quan trưởng ca.

- Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu, nếu là tàu vận chuyển dầu mỏ, chế phẩm từ dầu mỏ hoặc các hàng hóa nguy hiểm khác.

- Giấy phép của Thủ tướng Chính phủ Việt Nam cho phép tàu chạy bằng năng lượng nguyên tử vào hoạt động tại Việt Nam.

- Giấy phép hoạt động nghề cá, nếu là tàu đánh bắt hải sản đã được Bộ Thủy sản Việt Nam cho phép đánh bắt hải sản trên các vùng biển Việt Nam.

- Tờ khai ngoại hối hoặc Sổ hành lý của thuyền viên, nếu là tàu nước ngoài hoặc tàu biển Việt Nam đi từ nước ngoài về.

b) Các loại giấy tờ phải nộp:

- Giấy phép rời cảng cuối cùng	1 bản
- Các giấy chứng nhận miễn dịch	1 bản
- Giấy chứng nhận miễn khử trùng hàng hóa	1 bản
- Tờ khai tàu đến	2 bản (theo mẫu)
- Tờ khai sức khỏe	2 bản (theo mẫu)
- Lược khai hành lý cá nhân	1 bản (theo mẫu)
- Sơ đồ hàng hóa và lược khai hàng hóa	5 bản (theo mẫu)
- Lược khai hàng hóa nguy hiểm	5 bản (theo mẫu)
- Tờ khai về các loại trang thiết bị và dụng cụ sử dụng trong thời gian tàu lưu tại cảng	5 bản (theo mẫu)
- Tờ khai về các kho dự trữ của tàu	5 bản (theo mẫu)
- Tờ khai kiểm dịch động vật hoặc thực vật	1 bản (theo mẫu)
- Danh sách thuyền viên	5 bản (theo mẫu)
- Danh sách hành khách hoặc những người khác đi trên tàu	5 bản (theo mẫu)
- Tờ khai lương thực, thực phẩm và nhu yếu phẩm dự trữ của tàu	1 bản (theo mẫu)
- Đơn xin phép đi bờ của thuyền viên và hành khách	1 bản (theo mẫu).

Điều 21. -

1. Khi làm thủ tục rời cảng, thuyền trưởng phải chuẩn bị sẵn sàng các loại giấy tờ sau đây:

a) Các giấy tờ phải xuất trình:

- Các chứng từ thanh toán hoặc các chứng cứ khác đủ để chứng minh việc tàu đã thanh toán mọi khoản nợ có liên quan và thực sự có đủ điều kiện an toàn đi biển cần thiết.
- Hộ chiếu thuyền viên hoặc sổ thuyền viên và hộ chiếu của hành khách.
- * Các chứng chỉ chuyên môn của thuyền trưởng, máy trưởng, đài trưởng, lái trưởng ca nô cứu sinh và của các sỹ quan trưởng ca.

b) Các giấy tờ phải nộp:

- Các loại giấy phép do Cảng vụ hoặc các cơ quan, tổ chức làm nhiệm vụ quản lý Nhà nước tại cảng đã cấp cho tàu, thuyền viên, hành khách của tàu trong thời gian tàu lưu tại cảng (để thu hồi).

- Tờ khai tàu đi	2 bản (theo mẫu)
- Lược khai hàng hóa trên tàu	3 bản (theo mẫu)
- Lược khai hành lý cá nhân	1 bản (theo mẫu)
- Tờ khai sức khỏe	1 bản (theo mẫu)
- Danh sách thuyền viên, hành khách	5 bản (theo mẫu).

Chậm nhất 6 giờ trước khi tàu rời cảng, thuyền trưởng phải nộp cho Cảng vụ "tờ khai tàu đi".

Điều 22. -

1. Tàu chỉ được phép rời cảng sau khi đã hoàn tất các thủ tục cần thiết và đã có lệnh cho rời cảng của Giám đốc Cảng vụ.

2. Giám đốc Cảng vụ chỉ được phép cho tàu rời cảng nếu tàu đã có đủ các điều kiện an toàn đi biển và hoàn thành mọi thủ tục do pháp luật Việt Nam quy định.

3. Giám đốc Cảng vụ chỉ được phép không cho tàu rời cảng trong các trường hợp sau đây:

- Tàu thực sự không đủ các điều kiện an toàn đi biển cần thiết liên quan đến vỏ tàu, trang thiết bị của tàu, định biên, khả năng chuyên môn thuyền bộ, lương thực-thực phẩm và nhiên liệu dự trữ của tàu.

- Trọng tải thực tế cao hơn giới hạn mạn khô cho phép; tàu nghiêng hơn 08 độ trong trạng thái nổi tự do; vỏ tàu thực sự không kín nước.

- Tàu chở hàng rời, ngũ cốc hoặc hàng siêu trường, siêu trọng, hàng nguy hiểm, hàng xếp trên boong mà chưa có đủ biện pháp phòng hộ thích đáng, phù hợp với nguyên tắc vận chuyển những loại hàng đó.

- Phát hiện các nguy cơ đe dọa sự an toàn của tàu, người và hàng hóa ở trên tàu.

- Tàu chưa thanh toán các khoản cảng phí, tiền phạt và các khoản tiền khác.

- Đã có lệnh bắt giữ hàng hải tàu hoặc hàng hóa ở trên tàu theo quyết định của Tòa án có thẩm quyền hoặc lệnh bắt giữ tàu của cơ quan có thẩm quyền khác.

- Tàu thực sự chưa được sửa chữa, bổ sung các điều kiện an toàn hàng hải theo yêu cầu của Cảng

vụ, Thanh tra an toàn hàng hải hoặc của cơ quan đăng kiểm tàu biển.

Điều 23. -

1. Thuyền trưởng có trách nhiệm tạo mọi điều kiện cần thiết để các nhân viên công vụ Việt Nam thực hiện nhanh chóng và có hiệu quả các thủ tục cho tàu vào hoặc rời cảng.

2. Mọi mệnh lệnh của Giám đốc Cảng vụ về hoạt động hàng hải của tàu khi ra vào, di chuyển vị trí trong cảng đều phải được thực hiện chính xác và đầy đủ.

Nếu sau khi nhận được mệnh lệnh của Giám đốc Cảng vụ mà xét thấy không đủ điều kiện để thực hiện ngay, thì thuyền trưởng có trách nhiệm báo cáo cho Cảng vụ biết và thực hiện mệnh lệnh mới của Giám đốc Cảng vụ.

3. Trong trường hợp đã được phép rời cảng, mà tàu vẫn còn lưu lại cảng quá 24 giờ, thì dù với bất cứ lý do nào tàu vẫn phải làm lại thủ tục rời cảng.

4. Thuyền trưởng hoàn toàn phải chịu trách nhiệm về việc tàu vào hoặc rời cảng chậm trễ do lỗi của chính mình hay do lỗi của những người dưới quyền gây ra.

Điều 24. - Trong trường hợp tàu chỉ tạm thời lưu lại cảng trong khoảng thời gian không quá 6 giờ, thuyền trưởng phải thông báo cho Giám đốc Cảng vụ biết. Giám đốc Cảng vụ phải phối hợp với các cơ quan, tổ chức làm nhiệm vụ quản lý Nhà nước hữu quan bố trí cho tàu làm thủ tục vào và rời cảng cùng một lúc.

Điều 25. - Nghiêm cấm những người ở trên tàu giao dịch với bất cứ ai ngoài hoa tiêu và các nhân viên công vụ đang làm thủ tục ở trên tàu trước khi tàu làm xong thủ tục vào cảng hoặc sau khi đã làm xong thủ tục rời cảng.

Mục C. CHẾ ĐỘ HOA TIÊU

Điều 26. -

1. Tất cả các loại tàu thuyền nước ngoài không phân biệt lớn nhỏ và tàu biển Việt Nam có dung tích toàn phần từ 1.000 GRT trở lên bắt buộc phải có hoa tiêu Việt Nam dẫn đường khi vào, rời cảng, di chuyển trong vùng nước cảng hoặc các vùng hoa tiêu bắt buộc khác ở Việt Nam, và phải trả hoa tiêu phí theo biểu giá hiện hành.

2. Tùy theo điều kiện cụ thể, Giám đốc Cảng vụ có thể quyết định miễn hoa tiêu cho những thuyền trưởng Việt Nam nào đã có bằng hoa tiêu hàng hải Việt Nam phù hợp với cấp tàu và vùng hoa tiêu mà tàu đang hoạt động, nếu bản thân thuyền trưởng cam kết tự dẫn tàu an toàn.

3. Thuyền trưởng tàu biển Việt Nam có dung tích toàn phần dưới 1000 GRT cũng có thể yêu cầu hoa tiêu dẫn đường, nếu xét thấy cần thiết.

Điều 27. -

1. Yêu cầu xin hoa tiêu phải được thông báo cho Cảng vụ và Công ty Hoa tiêu chậm nhất là 8 giờ trước khi dự kiến đón hoa tiêu lên tàu.

2. Nếu sau khi xin hoa tiêu mà muốn thay đổi giờ đón hoa tiêu hoặc hủy bỏ việc xin hoa tiêu, thì phải thông báo cho Cảng vụ và Công ty Hoa tiêu ít nhất 6 giờ trước khi dự kiến đón hoa tiêu lên tàu.

Hoa tiêu chỉ có trách nhiệm chờ đợi tại địa điểm đã được thỏa thuận muộn nhất là 5 giờ, kể từ khi dự kiến đón hoa tiêu lên tàu, nếu quá thời hạn này thì việc xin hoa tiêu được coi như là đã bị hủy bỏ và chủ tàu phải trả tiền chờ đợi của hoa tiêu theo biểu phí hiện hành.

3. Chậm nhất là 1 giờ kể từ khi nhận được yêu cầu xin hoa tiêu, Công ty Hoa tiêu có liên quan phải xác báo lại cho thuyền trưởng tàu xin hoa tiêu hoặc đại lý của Chủ tàu về địa điểm, thời gian dự kiến hoa tiêu sẽ lên tàu.

Mục D. CÁC QUY ĐỊNH VỀ HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI, NEO ĐẬU, CẬP CẦU, CẬP MẠN

Điều 28. - Khi hoạt động trong vùng nước cảng biển, luồng dành cho tàu biển hoặc khu vực hàng hải khác của Việt Nam, tàu biển, tàu sông và tất cả các loại phương tiện thủy khác đều phải chấp hành các quy tắc phòng ngừa va chạm tàu thuyền trên biển hiện hành.

Điều 29. - Mọi hoạt động hàng hải của các loại tàu thuyền trong vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải khác, kể cả việc đi qua mà không neo đậu tại cảng đều được đặt dưới sự quản lý, giám sát của Cảng vụ.

Không có lệnh của Cảng vụ, không một tàu biển hoặc phương tiện thủy nào có chiều dài đường mớn nước từ 20m trở lên được phép neo

đậu, cập cầu, cập mạn, di chuyển vị trí hoặc tiến hành các hoạt động tương tự khác ở trong các khu vực của luồng ra vào cảng, thủy điện trước cầu cảng và các khu vực hạn chế khác do Giám đốc Cảng vụ quy định.

Điều 30. - Khi thực hiện các hoạt động trong vùng nước cảng biển và khu vực hàng hải khác, tất cả các thuyền trưởng phải chú ý thực hiện nghiêm chỉnh các quy định sau đây:

a) Phải chấp hành đầy đủ các lệnh điều động tàu của Giám đốc Cảng vụ và luôn luôn duy trì liên lạc với Cảng vụ trên kênh liên lạc đã được thông báo;

b) Chủ động để tránh va chạm với các tàu thuyền hoặc công trình, thiết bị khác;

c) Chấp hành đầy đủ các quy định hiện hành ở khu vực có liên quan về tốc độ qua luồng, dấu hiệu cảnh báo, chế độ cảnh giới và các quy định khác. Đặc biệt phải chủ động di chuyển với một tốc độ an toàn hợp lý khi đi qua các khu vực đang có hoạt động ngầm dưới nước; hoạt động nạo vét luồng lạch, thả phao tiêu, trục vớt cứu hộ; hoạt động nghề cá; hoặc khi đi qua các tàu thuyền khác đang neo đậu, làm man-nơ ở khu vực đó;

d) Không đi qua dưới các đường dây điện cao thế, trong luồng hẹp hoặc các khu vực có hạn chế khác ngoài các giờ quy định;

e) Máy neo và các thiết bị tương tự khác phải luôn luôn ở trong trạng thái sẵn sàng để có thể thực hiện nhanh chóng các mệnh lệnh của thuyền trưởng;

f) Cấm không được rê neo, kéo neo ngầm dưới nước khi hoạt động trong luồng, kênh đào, trừ trường hợp khẩn cấp buộc phải làm như vậy để hạn chế trốn của tàu, tránh xảy ra tai nạn.

Điều 31. - Thuyền trưởng hoặc người chỉ huy các tàu thuyền chuyên dùng để nạo vét luồng, thả phao tiêu, đo đạc hoặc máy đóng cọc, cần cầu nổi và các thiết bị công trình khác phải xin phép Cảng vụ trước khi tiến hành các hoạt động chuyên môn tại vùng nước cảng biển và khu vực hàng hải có liên quan. Trong khi hoạt động phải duy trì những dấu hiệu cảnh báo cần thiết và chấp hành mọi chỉ dẫn của Cảng vụ.

Điều 32. -

1. Các tàu thuyền chỉ được phép neo đậu và cập cầu ở những vị trí mà Cảng vụ chỉ định,

không được tự ý thay đổi vị trí hoặc quay trở, gây nguy hiểm cho các tàu thuyền khác.

2. Khi bị trôi dạt hoặc bị thay đổi vị trí neo đậu do các nguyên nhân khách quan khác đều phải tiến hành ngay các biện pháp xử lý thích hợp và thông báo cho Cảng vụ biết.

3. Khi neo đậu phải chủ động tính toán các đường neo, lìn cho phù hợp với địa hình, cấu tạo chất đáy, dòng chảy, mật độ tàu thuyền ở xung quanh để luôn bảo đảm an toàn, ngay cả khi có sự thay đổi về dòng chảy hoặc hướng gió.

4. Khi tàu đã neo đậu an toàn, động cơ chính của tàu phải luôn luôn được duy trì ở trong trạng thái sẵn sàng hoạt động khi cần thiết. Trên mặt boong, lái, mũi và mạn tàu phải có đèn chiếu sáng vào ban đêm hoặc khi tầm nhìn bị hạn chế. Tùy theo thời điểm trong ngày hoặc thời tiết, phải duy trì đủ các dấu hiệu cảnh báo bằng đèn, tín hiệu hoặc âm hiệu phù hợp.

5. Các phương tiện thủy không tự hành và các phương tiện thủy thô sơ khác chỉ được neo đậu ở khu vực dành riêng và luôn luôn phải có người trực để sẵn sàng hành động khi cần thiết.

Điều 33. - Sau khi có thông báo của Cảng vụ về kế hoạch điều tàu vào cầu, các cảng mà tàu sẽ vào, phải chuẩn bị đầy đủ các điều kiện cần thiết để cho tàu cập cầu và làm hàng an toàn. Cụ thể như sau:

- Bố trí để cầu trống, không có phương tiện nào khác gây cản trở cho việc cập cầu. Chiều dài của phần cầu dự kiến để cho tàu cập cầu phải lớn hơn chiều dài đường nước thiết kế của tàu ít nhất là 20m.

- Cầu phải được chiếu sáng chu đáo về ban đêm và không có bất cứ một vật gì ở trên mặt cầu có thể gây trở ngại, gây nguy hiểm cho việc cập cầu hoặc các hoạt động bình thường khác của tàu và thuyền viên.

- Cảng phải bố trí công nhân buộc, cời dây lành nghề để phục vụ. Các cọc bích phải được chuẩn bị chu đáo, sao cho các động tác buộc, cời dây có thể được tiến hành một cách nhanh chóng và an toàn. Tại các vị trí buộc, cời dây phải duy trì dấu hiệu cảnh báo phù hợp (cờ đỏ ban ngày - đèn đỏ ban đêm).

- Việc chuẩn bị cầu tàu phải được hoàn tất ít nhất 1 giờ trước khi tàu dự kiến cập cầu, nếu là

tàu đi từ biển vào hoặc 30 phút trước khi tàu chuyển dịch vị trí ở trong cảng.

Điều 34. - Thuyền trưởng phải sử dụng các loại dây thích hợp khi neo tàu hoặc giữ chắc bằng các thiết bị chuyên dùng. Không được buộc dây lên các dầm, khung, hoặc các kết cấu khác không phải là nơi quy định để buộc tàu, trừ trường hợp được Giám đốc Cảng vụ hoặc Giám đốc Cảng cho phép.

Điều 35. -

1. Việc bố trí nơi tàu vào cập cầu, cập mạn, dịch chuyển cầu, hoặc neo đậu, chuyển tải do bộ phận điều độ của cảng sắp xếp, nhưng phải được Cảng vụ chấp thuận.

2. Cảng vụ chỉ được phép bố trí cho các tàu cập mạn nhau với sự thỏa thuận của các thuyền trưởng liên quan trên cơ sở bảo đảm các nguyên tắc sau đây:

- Các tàu biển có tổng dung tích toàn phần từ 1.000 GRT trở lên được cập hàng hai. Các loại tàu thuyền khác được cập hàng ba, nhưng không được cản trở các hoạt động bình thường trong luồng và thủy diện cảng. Giám đốc Cảng vụ cũng có thể căn cứ vào điều kiện bảo đảm an toàn hàng hải tại chỗ để sắp xếp cho tàu cập mạn khác với quy định này.

- Các tàu thuyền có kích thước lớn hơn không được cập mạn với loại tàu thuyền có kích thước nhỏ hơn từ phía bên ngoài.

- Giữa các loại tàu thuyền cập mạn nhau phải bố trí quả đệm, cầu thang đi lại chắc chắn và buộc dây đúng quy cách.

- Trong bất kỳ trường hợp nào, các loại tàu thuyền không phải là tàu cấp nước, cấp dầu, cấp thực phẩm, tàu hoa tiêu, tàu chữa cháy hoặc các tàu phục vụ tương tự khác cũng không được cập mạn tàu chở khách.

Điều 36. -

1. Trong thời gian neo đậu, cập tàu, cập mạn tại cảng, thuyền trưởng phải bố trí thuyền viên cảnh giới chu đáo, sẵn sàng đối phó với việc trôi neo, đứt dây buộc tàu hoặc khi các dây buộc tàu quá căng hay quá chùng. Đồng thời, phải luôn duy trì máy móc, trang thiết bị cứu sinh - cứu hỏa, phương tiện cấp cứu dự phòng trong trạng thái sẵn sàng hoạt động.

Trên tàu phải luôn luôn duy trì 2/3 thuyền bộ (khi neo đậu hay cập mạn tại cầu cảng) hoặc 1/3 thuyền bộ (khi neo đậu ở các khu vực ngoài cầu cảng) có đủ các chức danh phù hợp để có thể điều động tàu hoặc đối phó với các trường hợp khẩn cấp.

2. Giám đốc Cảng vụ có trách nhiệm thông báo cụ thể cho thuyền trưởng biết về tính chất địa - thủy văn, đặc điểm bão tố và các biện pháp phòng ngừa cần thiết ở khu vực mà tàu hoạt động.

3. Trong trường hợp có bão, các tàu thuyền đều phải nhanh chóng di chuyển đến khu vực tránh bão do Giám đốc Cảng vụ chỉ định.

Điều 37. -

1. Cứu trợ người và tàu thuyền bị nạn là nghĩa vụ của tất cả mọi người, mọi phương tiện hiện đang có ở trong cảng.

2. Khi phát hiện tai nạn hoặc nguy cơ xảy ra tai nạn thì người phát hiện phải lập tức phát tín hiệu xin cấp cứu và tiến hành ngay các biện pháp phòng ngừa phù hợp, cứu người, hạn chế tổn thất.

3. Giám đốc Cảng vụ có quyền huy động mọi lực lượng, trang thiết bị của cảng và của các tàu hiện có trong cảng để cứu trợ người và tàu thuyền bị nạn. Tất cả mọi người liên quan có nghĩa vụ chấp hành mọi mệnh lệnh, yêu cầu của Giám đốc Cảng vụ trong hoạt động cứu trợ tai nạn cho tàu hoặc người ở trên tàu.

4. Việc sử dụng các trang thiết bị cứu sinh của tàu vào mục đích khác chỉ được tiến hành sau khi Giám đốc Cảng vụ đồng ý.

Điều 38. - Thuyền trưởng có nghĩa vụ báo cáo cho Giám đốc Cảng vụ biết về các tai nạn, sự cố hàng hải của tàu mình hoặc sự cố, tai nạn hàng hải do mình phát hiện được; tường trình đầy đủ về việc đâm va, mất neo, làm rơi hàng hóa và các đồ vật khác xuống biển, nếu chúng có thể trở thành chướng ngại vật hoặc các hư hỏng, sai lệch của hệ thống đèn biển, phao tiêu - báo hiệu hàng hải ở trong vùng nước cảng và phụ cận, nếu phát hiện được.

Điều 39. - Khi có tai nạn xảy ra, thuyền trưởng và các tàu thuyền có liên quan phải tổ chức ngay lập tức việc tìm kiếm, cứu nạn những người đang ở trong tình trạng nguy hiểm đến tính mạng và khẩn trương tiến hành các biện pháp cần thiết để cứu tàu, hàng hóa.

Tàu thuyền bị thiệt hại nhẹ hơn phải cứu trợ tàu thuyền bị thiệt hại nặng hơn, cho dù lỗi gây ra tai nạn không phải là của mình.

Điều 40. -

1. Ngay sau khi tai nạn xảy ra, Giám đốc Cảng vụ phải tổ chức xác định vị trí vật thể bị chìm, đắm và đặt báo hiệu cảnh báo.

2. Chủ sở hữu các tàu, thuyền, đồ vật bị chìm, đắm hoặc rơi xuống vùng nước cảng có nghĩa vụ trục vớt ngay sau khi bị chìm đắm, nếu chúng gây ra trở ngại cho các loại hoạt động hàng hải hoặc gây ô nhiễm môi trường.

Trong trường hợp, chủ sở hữu không tiến hành trục vớt hoặc không hoàn thành việc trục vớt trong thời hạn do Cục trưởng Cục Hàng hải quy định hoặc do Giám đốc Cảng vụ quy định theo sự ủy nhiệm của Cục trưởng Cục Hàng hải, thì Giám đốc Cảng vụ phải tổ chức việc trục vớt.

Ngoài việc phải thanh toán đầy đủ chi phí trục vớt, đặt báo hiệu, thanh thải, chủ sở hữu các vật nói trên còn bị phạt tiền theo quy định của pháp luật.

**Mục E. CÁC QUY ĐỊNH VỀ
TRẬT TỰ - VỆ SINH**

Điều 41. -

1. Khi hoạt động trong vùng nước cảng, tàu thuyền nước ngoài phải treo cờ Việt Nam ở trên đỉnh cột cao nhất và có thể nhìn thấy từ mọi phía từ lúc mặt trời mọc cho đến lúc mặt trời lặn.

Riêng đối với các tàu thuyền Việt Nam, vị trí treo cờ là cột lái của tàu.

2. Vào ngày Quốc khánh của Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và khi có người đứng đầu Nhà nước đến thăm cảng, theo yêu cầu của Cảng vụ, tất cả các tàu thuyền đang neo đậu ở trong cảng đều phải treo cờ lễ.

3. Tàu thuyền nước ngoài khi muốn treo cờ lễ, cờ tang, kéo còi trong các dịp nghi lễ của mình cũng phải thông báo Cảng vụ trước.

4. Giám đốc Cảng vụ có thể miễn trách nhiệm treo cờ Việt Nam cho một số phương tiện thủy thô sơ khi hoạt động trong vùng nước cảng biển.

5. Quy định nói tại Khoản 1 Điều này đối với tàu quân sự của nước ngoài đến thăm Việt Nam

theo lời mời chính thức của Chính phủ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam được áp dụng theo quy chế khác của Chính phủ Việt Nam.

Điều 42. -

1. Cầu thang lên, xuống tàu phải luôn luôn được chiếu sáng và điều chỉnh phù hợp với mức nước của tàu theo từng thời điểm trong ngày, bảo đảm chắc chắn không gây nguy hiểm cho người sử dụng. Ở đầu cầu thang phải có người trực gác thường xuyên, phía dưới cầu thang phải có lưới bảo hiểm. Cầu thang phải có tay vịn và được trang bị phao cứu sinh theo đúng quy định hiện hành.

2. Trên các dây buộc tàu phải luôn luôn duy trì các thiết bị chắn chuột có hiệu quả.

Điều 43. - Tất cả các loại tàu thuyền lớn, nhỏ khi vào hoạt động trong vùng nước cảng phải ghi rõ tên, số hiệu, nơi đăng ký theo quy định hiện hành.

Điều 44. - Khi tàu thuyền neo đậu trong vùng nước cảng biển, cấm các hành vi sau đây:

a) Kéo còi hay dùng còi điện hay loa điện để thông tin, trừ trường hợp để phát tín hiệu xin cấp cứu hoặc kéo còi chào theo lệnh của Cảng vụ;

b) Nạo ống khói hoặc xả khí đen;

c) Cọ rửa hầm hàng, mặt boong;

d) Bơm xả các loại nước bẩn, cặn bẩn, chất thải, dầu hoặc hợp chất có dầu và các loại chất độc hại khác ra cảng;

e) Vứt, đổ rác hoặc các đồ vật khác từ tàu xuống nước hoặc cầu cảng;

f) Để bữa bãi các trang thiết bị, tài sản của tàu hoặc của thuyền viên ở trên mặt cầu cảng;

g) Gõ ri, sơn tàu làm nhiễm bẩn môi trường hoặc khi Cảng vụ chưa cho phép;

h) Tiến hành các việc sửa chữa, thử máy, thử còi khi chưa được Cảng vụ cho phép;

i) Sử dụng trang thiết bị cứu sinh - chữa cháy vào các mục đích không phù hợp;

k) Bơi lội hoặc làm huyền náo ở trong cảng.

Điều 45. -

1. Tất cả các tàu biển hoạt động trong cảng phải thực hiện chế độ đổ rác, bơm xả nước bẩn và nước dằn tàu theo quy định của Cảng vụ.

Các cảng phải chuẩn bị phương tiện để tiếp nhận rác, nước bẩn của tàu và được thu phí dịch vụ.

2. Nghiêm cấm các tàu khi hoạt động trong vùng nước cảng và các khu vực hàng hải ở Việt Nam xả trực tiếp nước bẩn, cặn dầu hoặc đổ rác xuống nước.

Điều 46. - Việc tổ chức các cuộc thi đấu thể thao, diễn tập quân sự trong vùng nước cảng biển và khu vực lân cận chỉ có thể được tiến hành sau khi Giám đốc Cảng vụ hữu quan cho phép.

Điều 47. -

1. Tất cả các tàu thuyền không có đủ điều kiện do pháp luật quy định đều không được tiến hành hoạt động vận chuyển người, hành lý ở trong vùng nước cảng hoặc vận chuyển quá số lượng người, khối lượng hàng hóa đã được quy định.

2. Việc cấm đăng đáy, chà đánh bắt hải sản và các hoạt động nghề cá tương tự khác, mà có thể gây trở ngại cho hoạt động của các tàu thuyền trong vùng nước cảng biển phải được Giám đốc Cảng vụ cho phép sau khi đã thỏa thuận với cơ quan quản lý Nhà nước chuyên trách về hoạt động nghề cá ở địa phương về vị trí, số lượng, khẩu độ các thiết bị đánh bắt hải sản nói trên.

Điều 48. -

1. Trước khi tiến hành các hoạt động bốc dỡ, xếp hàng hóa, sửa chữa tàu, thuyền trưởng có trách nhiệm kiểm tra và chuẩn bị chu đáo các điều kiện bảo hộ lao động cần thiết.

Đặc biệt, phải chuẩn bị đầy đủ ánh sáng, phương tiện bốc dỡ, xếp hàng hóa của tàu và tổ chức hướng dẫn việc sử dụng cho công nhân.

2. Thuyền trưởng chỉ được phép cho đóng nắp hầm hàng hoặc cho người xuống hầm hàng sau khi đã kiểm tra và bảo đảm chắc chắn không có tình trạng bất trắc xảy ra.

3. Trong quá trình làm hàng, nếu phát hiện thấy những dấu hiệu không an toàn, thuyền trưởng hoặc người điều hành hoạt động bốc dỡ, xếp hàng hóa phải đình chỉ công việc để xử lý.

4. Khi xảy ra tai nạn lao động ở trên tàu, thuyền trưởng phải nhanh chóng tổ chức cấp cứu người bị nạn, tiến hành các biện pháp cần thiết để hạn chế hậu quả xấu tiếp theo và phải thông báo ngay cho Cảng vụ.

MỤC F. AN TOÀN PHÒNG CHỐNG CHÁY - NỔ VÀ PHÒNG NGỪA Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG DO TÀU BIỂN GÂY RA

Điều 49. -

1. Thuyền trưởng các tàu thuyền hoạt động tại các vùng nước cảng và các khu vực hàng hải có nghĩa vụ thực hiện và kiểm tra giám sát việc thực hiện các quy định về phòng chống cháy - nổ hiện hành.

2. Các trang thiết bị phòng, chống cháy - nổ ở trên tàu phải luôn luôn ở trong trạng thái phù hợp, sẵn sàng đối phó với các nguy cơ cháy - nổ và được đặt đúng nơi quy định.

3. Ở tất cả những nơi dễ cháy, dễ nổ hoặc các khu vực nguy hiểm khác ở trên tàu phải có những dấu hiệu cảnh báo hoặc chỉ dẫn cần thiết.

4. Nghiêm cấm việc sử dụng các trang thiết bị phòng, chống cháy - nổ vào các mục đích khác.

5. Tất cả những người làm nhiệm vụ ở những nơi dễ cháy, dễ nổ phải được huấn luyện thành thạo nghiệp vụ phòng chống cháy - nổ.

Điều 50. -

1. Giám đốc Cảng vụ chịu trách nhiệm phối hợp với cơ quan phòng chống cháy - nổ chuyên trách ở khu vực trách nhiệm của mình, xây dựng các phương án phòng chống cháy - nổ cần thiết cho tàu thuyền hoạt động ở khu vực đó.

2. Giám đốc Cảng vụ là người chịu trách nhiệm chỉ huy các hoạt động cấp cứu tàu thuyền bị cháy - nổ ở trong vùng nước cảng, cho đến khi người chỉ huy có thẩm quyền của lực lượng phòng chống cháy - nổ chuyên trách có mặt tại hiện trường.

3. Khi tiến hành cấp giấy phép cho các hoạt động sửa chữa tàu, hoặc các hoạt động hàng hải khác mà xét thấy có thể ảnh hưởng đến phương án phòng chống cháy - nổ, thì Giám đốc Cảng vụ phải trưng cầu ý kiến chuyên môn của cơ quan phòng chống cháy - nổ chuyên trách trước khi quyết định.

Điều 51. -

1. Tuyệt đối cấm tiến hành các công việc có phát ra tia lửa ở trên boong, hầm hàng, buồng máy, nếu chưa được Cảng vụ kiểm tra và cấp phép.

2. Khi tiếp nhận nhiên liệu, cấm làm những việc sau đây:

- Cho tàu thuyền khác cập mạn.
- Bơm nhiên liệu qua các loại ống, vòi, hoặc khớp nối không bảo đảm kỹ thuật.
- Tiếp nhận nhiên liệu khi trên tàu còn có khách (đối với tàu chở khách).

3. Khi tiếp nhận nhiên liệu cần phải:

- Chuẩn bị sẵn sàng các trang thiết bị dập cháy, dập nổ.
- Đóng kín các cửa mạn ở phía có tàu cấp nhiên liệu.
- Chấp hành mọi quy trình, quy tắc kỹ thuật khi tiếp nhận nhiên liệu.
- Bố trí người thường trực ở trên boong và ngay tại nơi tiếp nhận nhiên liệu.

Điều 52.-

1. Cấm hai tàu cập mạn nhau cùng một lúc bốc dỡ loại hàng dễ cháy hoặc dễ nổ, trừ trường hợp cấp nhiên liệu cho nhau.

2. Tất cả các loại tàu chở dầu, chế phẩm từ dầu mỏ hoặc các loại hàng hóa nguy hiểm khác chỉ được phép tiến hành bốc xếp hàng hóa ở những khu vực riêng. Cấm các tàu loại này neo đậu ở những nơi không được chỉ định.

3. Các khu vực dành riêng nói trên phải được trang bị các trang thiết bị phòng chống cháy - nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường cần thiết. Trong suốt thời gian bốc xếp các loại hàng hóa nói trên, tất cả các trang thiết bị này phải liên tục được duy trì ở tình trạng sẵn sàng tác nghiệp.

4. Việc bốc xếp và bảo quản các loại hàng hóa dễ cháy, dễ nổ hoặc hàng hóa nguy hiểm khác phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy trình, quy tắc kỹ thuật hiện hành.

Khi tiến hành lắp, tháo thiết bị bơm dầu, cặn dầu, thuyền trưởng và cảng phải cử đại diện để cùng kiểm tra, giám sát.

5. Khi xảy ra sự cố hoặc tai nạn liên quan đến việc bơm dầu hoặc việc xếp dỡ các loại hàng nguy hiểm khác, thuyền trưởng phải báo cáo ngay cho Cảng vụ để xin chỉ thị và phải dừng ngay việc bơm dầu hoặc bốc dỡ hàng; ngăn chặn dầu, các chất độc hại khác rò rỉ, lan ra ngoài.

Điều 53.- Tất cả mọi người, mọi tàu thuyền đều có nghĩa vụ tôn trọng và thực hiện nghiêm chỉnh các quy định pháp luật của Việt Nam và điều ước

quốc tế mà Việt Nam ký kết, tham gia hoặc công nhận liên quan đến việc phòng ngừa ô nhiễm môi trường tại vùng nước các cảng biển và các khu vực hàng hải của Việt Nam.

Điều 54. - Khi hoạt động trong cảng và khu vực hàng hải liên quan, tất cả các van và thiết bị của tàu mà qua đó các chất độc hại có thể thoát ra ngoài đều phải được niêm phong kẹp chì và phải có biển thông báo tại chỗ về việc đó.

Việc tháo bỏ niêm phong hoặc việc bơm thải các chất thải, nước bẩn... qua các van hoặc thiết bị đó chỉ được thực hiện với sự đồng ý của Giám đốc Cảng vụ và sự giám sát trực tiếp của nhân viên cảng vụ có thẩm quyền.

Điều 55. - Khi tiến hành bơm các loại nước bẩn, nước thải có dầu hoặc các chất có đặc tính nguy hiểm khác qua đường ống trên mặt boong phải bịt kín các lỗ thoát nước mặt boong và có khay hứng ở những khớp nối ống.

Tất cả các hoạt động liên quan đến việc bơm, xả dầu, các chất có đặc tính nguy hiểm khác đều phải được ghi chép cụ thể vào nhật ký riêng và sẵn sàng để xuất trình cho các nhà chức trách Việt Nam kiểm tra khi cần thiết.

Điều 56. - Khi trực ca ở trên tàu, các sĩ quan và thuyền viên đang làm nhiệm vụ có trách nhiệm quan sát mặt nước ở xung quanh khu vực tàu đang neo đậu. Nếu phát hiện nguy cơ hoặc hành vi gây ô nhiễm môi trường, thì phải báo cáo ngay cho Cảng vụ biết. Đồng thời, phải ghi rõ vào Nhật ký hàng hải của tàu về vị trí, thời điểm và mô tả rõ nguồn gốc, tính chất, kích thước, hướng chuyển động của dòng nước bị ô nhiễm, nếu có phát hiện cụ thể.

Chương IV

XỬ LÝ CÁC VI PHẠM

Điều 57.-

1. Mọi hành vi vi phạm Quy chế này mà chưa đến mức truy cứu trách nhiệm hình sự sẽ bị phạt hành chính theo quy định của pháp luật.

2. Những hành vi vi phạm Quy chế này mà gây ra tác hại nghiêm trọng hoặc có tính chất

nguy hiểm, thì sẽ bị xử phạt theo quy định của pháp luật hình sự.

3. Việc áp dụng các biện pháp xử lý hành chính sẽ không bị loại trừ trách nhiệm cá nhân của những người hoặc tổ chức có liên quan trong việc bồi thường thiệt hại vật chất do hành vi vi phạm trực tiếp gây ra.

Mặc dù đã bị xử phạt hành chính, những người hoặc tổ chức nói trên vẫn có nghĩa vụ chấp hành đầy đủ các quy định có liên quan.

Điều 58. - Việc phạt tiền đối với các hành vi vi phạm Quy chế này được quy định như sau:

a) Phạt tiền đối với các đối tượng Việt Nam:

- Phạt tiền từ 30.000 đồng đến 200.000 đồng Việt Nam đối với hành vi vi phạm các quy định về vệ sinh - trật tự;

- Phạt tiền từ 200.000 đồng đến 500.000 đồng Việt Nam đối với các hành vi vi phạm các quy định về thủ tục vào cảng và rời cảng; hoạt động hành hải, neo đậu, cập cầu, cập mạn;

- Phạt tiền từ 500.000 đồng đến 2.000.000 đồng tiền Việt Nam đối với các hành vi vi phạm chế độ hoa tiêu; an toàn phòng chống cháy - nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường do tàu biển gây ra hoặc có tính chất tái phạm.

b) Phạt tiền đối với các đối tượng nước ngoài:

- Phạt tiền từ 50 USD đến 200 USD đối với các hành vi vi phạm các quy định về vệ sinh - trật tự.

- Phạt tiền từ 200 USD đến 3.000 USD đối với các hành vi vi phạm các quy định về thủ tục xin đến cảng; thủ tục vào cảng và rời cảng; hoạt động hành hải, neo đậu, cập cầu, cập mạn; người làm việc trên tàu thuyền không có đủ chứng chỉ chuyên môn theo quy định của pháp luật.

- Phạt tiền từ 3.000 USD đến 20.000 USD đối với các hành vi vi phạm chế độ hoa tiêu; an toàn phòng, chống cháy - nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường do tàu biển gây ra hoặc có tính chất tái phạm.

Điều 59. -

1. Việc thu hồi các giấy phép hoạt động hàng hải, tạm giữ chứng chỉ chuyên môn được áp dụng đối với các trường hợp sau đây:

- Các giấy phép hoạt động hàng hải đã được sử dụng không đúng mục đích hoặc phạm vi cho phép.

- Chứng chỉ chuyên môn được cấp không đúng thẩm quyền hoặc có nội dung trái với pháp luật hoặc khi người sử dụng các chứng chỉ chuyên môn đó bị coi là có trách nhiệm liên quan trong các sự cố, tai nạn hàng hải đã xảy ra.

2. Tàu thuyền bị lưu giữ nếu gây ra các tai nạn, sự cố trong cảng hoặc chưa thanh toán xong các khoản tiền nợ, tiền phạt vi phạm hành chính đối với tàu thuyền, người ở trên tàu thuyền đó.

Các tàu thuyền này được giải phóng ngay sau khi các khoản nợ, tiền phạt vi phạm hành chính đã được thanh toán hoặc đã có sự bảo lãnh do pháp luật quy định.

Điều 60. -

1. Các hình thức xử phạt hành chính phải được quyết định bằng văn bản của những viên chức Nhà nước sau đây:

- Nhân viên được ủy quyền của Giám đốc Cảng vụ có thẩm quyền phạt từ cảnh cáo đến 200.000 đồng Việt Nam.

- Giám đốc Cảng vụ, Phó Giám đốc Cảng vụ Thanh tra viên an toàn hàng hải các cấp có thẩm quyền phạt từ cảnh cáo đến 2.000.000 đồng Việt Nam hoặc đến 20.000 USD và quyết định thu hồi giấy phép hoạt động hàng hải, tạm giữ bằng cấp chuyên môn, tạm giữ phương tiện.

2. Trong trường hợp người bị xử phạt khiếu nại về quyết định xử phạt, thì chậm nhất là 24 giờ phải khiếu nại lên cấp trên trực tiếp của viên chức Nhà nước đã ra quyết định xử phạt; chậm nhất sau 48 giờ, kể từ khi nhận được khiếu nại, thủ trưởng cơ quan phải thông báo cho người khiếu nại biết về quyết định của mình.

3. Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam là người có thẩm quyền cao nhất trong việc xử lý các hành vi vi phạm, có trách nhiệm xem xét và trả lời bằng văn bản về việc khiếu nại, chậm nhất là 7 ngày, kể từ ngày nhận được khiếu nại.

4. Trong khi chờ đợi giải quyết khiếu nại theo các trình tự quy định tại điểm 2 nói trên, người bị xử phạt vẫn phải chấp hành quyết định xử phạt.

Điều 61. - Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam chịu trách nhiệm tổ chức và hướng dẫn việc thực hiện Quy chế này.

T.M. Chính phủ
Thủ tướng
VÔ VĂN KIẾT