

NỘI QUY CẢNG BIỂN ĐÀ NẴNG

*(Ban hành kèm theo Quyết định số...../QĐ-CVHHĐN ngày 05/02/2018 của
Giám đốc Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng)*

Chương I QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

1. Nội quy này quy định cụ thể về hoạt động hàng hải tại Cảng biển Đà Nẵng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng trên cơ sở quy định của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP của Chính phủ về quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải (sau đây gọi là Nghị định số 58/2017/NĐ-CP).

2. Vùng nước Cảng biển Đà Nẵng được quy định tại Thông tư số 02/2019/TT-BGTVT ngày 11 tháng 01 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Đà Nẵng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng¹ (chi tiết được nêu tại Phụ lục 1).

3. Vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch, khu tránh trú bão, khu chuyển tải, khu neo đậu, vùng quay trở tại Cảng biển Đà Nẵng thực hiện theo quy định hiện hành của pháp luật.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Nội quy này được áp dụng đối với cơ quan, đơn vị, tổ chức, cá nhân, tàu thuyền Việt Nam và nước ngoài hoạt động tại Cảng biển Đà Nẵng và khu vực vùng biển thuộc địa phận thành phố Đà Nẵng.

Các quy định về an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường tại Nội quy này cũng được áp dụng đối với cảng quân sự, cảng cá và cảng, bến thủy nội địa trong vùng nước Cảng biển Đà Nẵng và trong khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng (sau đây viết gọn là Cảng vụ).

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Nội quy này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. Hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải tại Cảng biển Đà Nẵng (sau đây viết gọn là Hệ thống VTS): Là hệ thống được thiết lập để giám sát,

¹ Được sửa đổi, bổ sung theo Quyết định số 106/QĐ-CVHHĐN ngày 03 tháng 5 năm 2019 của Giám đốc Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng.

hỗ trợ và điều phối giao thông hàng hải tại các khu vực có mật độ tàu thuyền hoạt động cao, khu vực có khả năng gây nguy hiểm cho hoạt động hàng hải tại Cảng biển Đà Nẵng nhằm bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường.

2. Điều kiện hàng hải bình thường: là điều kiện thời tiết (tốc độ gió dưới cấp 5, chiều cao sóng dưới cấp 3 (từ 0,75m – 1,25m) và tốc độ dòng chảy dưới 0,6m/s), tầm nhìn xa trên 10km, luồng lạch mà một phương tiện cụ thể có thể hoạt động an toàn.

Điều 4. Cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải tại Cảng biển Đà Nẵng

Cơ quan thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng hải tại Cảng biển Đà Nẵng là Cảng vụ có địa chỉ như sau:

1. Trụ sở chính

Địa chỉ: Số 4, đường Đức Lợi 3, quận Hải Châu, Tp. Đà Nẵng.

Điện thoại: (0236)3823172;

Fax: (0236)3820372;

E-mail: truibancvdu@gmail.com

2. Trạm Cảng vụ tại Liên Chiểu

Địa chỉ:

Điện thoại:

Fax:

E-mail:

3. Trạm Cảng vụ tại Tiên Sa

Địa chỉ: Khu văn phòng cảng Tiên Sa - Số 1 đường Yết Kiêu , quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng

Điện thoại: (0236)3925505

Thông tin chi tiết các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại Cảng biển Đà Nẵng tại Phụ lục 2 của Nội quy này.

Chương II QUY ĐỊNH CỤ THỂ

Mục 1 THÔNG TIN LIÊN LẠC TẠI CẢNG BIỂN

Điều 5. Phương thức thông tin liên lạc

1. Tổ chức, cá nhân, tàu thuyền hoạt động tại vùng nước Cảng biển Đà Nẵng liên lạc với Cảng vụ qua địa chỉ, điện thoại, fax, thư điện tử quy định tại Điều 4 của Nội quy này.

2. Việc sử dụng VHF thực hiện theo quy định dưới đây:

a) Tàu thuyền Việt Nam và tàu thuyền nước ngoài khi đến, hoạt động và rời Cảng biển Đà Nẵng phải duy trì liên lạc, làm việc với Cảng vụ thông qua hệ thống VTS trên kênh VHF được chỉ định và thường xuyên duy trì trực liên lạc trên kênh 16.

Kênh trực: kênh 16.

Các kênh được chỉ định làm việc: kênh 13, 14.

b) Tên tàu thuyền hoặc tên tổ chức, cá nhân chỉ được nêu không quá ba lần trong một lần gọi hoặc trả lời. Trên kênh trực, việc gọi và trả lời phải được tiến hành nhanh chóng và chuyển sang kênh làm việc ngay sau khi đã liên lạc được với nhau.

c) Tàu thuyền, tổ chức, cá nhân không được làm ảnh hưởng tới hoạt động của hệ thống VTS trên các kênh 13 và 14.

d) Ngôn ngữ sử dụng khi liên lạc VHF là tiếng Việt hoặc tiếng Anh.

đ) Nghiêm cấm tổ chức, cá nhân, tàu thuyền thực hiện các cuộc gọi bình thường trên kênh 16 trong thời gian có tín hiệu cấp cứu hoặc thông tin khẩn cấp phát trên kênh này.

3. Tàu thuyền có thể liên lạc với Cảng vụ qua các đài thông tin duyên hải.

Điều 6. Hệ thống VTS

Các quy định cụ thể, chi tiết về Hệ thống VTS được nêu trong Phụ lục 3 - Quy chế hoạt động Hệ thống VTS.

Điều 7. Xác báo điều động của tàu thuyền Việt Nam và tàu thuyền nước ngoài

Tàu thuyền Việt Nam và tàu thuyền nước ngoài khi điều động phải xác báo cho Cảng vụ thông qua Hệ thống VTS theo Quy chế hoạt động Hệ thống VTS.

Mục 2

THỦ TỤC CHO TÀU THUYỀN ĐẾN, RỜI VÙNG NƯỚC CẢNG BIỂN ĐÀ NẴNG

Điều 8. Thông báo, xác báo tàu thuyền đến và rời cảng

1. Việc thông báo, xác báo tàu biển đến và rời Cảng biển Đà Nẵng thực hiện theo quy định tại các Điều 82, 83, 87 và 88 của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP

2. Việc thông báo, xác báo tàu thuyền đến và rời Cảng biển Đà Nẵng có thể thực hiện dưới hình thức fax, email hoặc bản khai gửi qua Cổng thông tin điện tử của Bộ Giao thông vận tải hoặc Cổng thông tin một cửa Quốc gia.

3. Tàu thuyền chỉ hành trình qua vùng nước Cảng biển Đà Nẵng nhưng không dừng lại phải thông báo cho Cảng vụ thông qua Hệ thống VTS theo quy định tại Quy chế hoạt động của Hệ thống trợ giúp giao thông hàng hải khu vực Cảng biển Đà Nẵng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng (Quy chế hoạt động VTS Đà Nẵng – Phụ lục 3).

Mục 3

HOẠT ĐỘNG CỦA TÀU THUYỀN ĐẾN VÀ RỜI VÙNG NƯỚC CẢNG BIỂN ĐÀ NẴNG

Điều 9. Yêu cầu chung đối với tàu thuyền đến Cảng biển Đà Nẵng

Tàu thuyền đến vùng nước Cảng biển Đà Nẵng phải bảo đảm các điều kiện theo quy định tại Điều 62 của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP và các quy định liên quan khác của pháp luật. Ngoài ra, còn phải bảo đảm các điều kiện về chiều dài, trọng tải, mớn nước, độ cao tĩnh không và các thông số kỹ thuật liên quan khác phù hợp với điều kiện thực tế cho phép của luồng, cầu cảng, bến phao, khu neo đậu đã được cơ quan có thẩm quyền công bố; các quy định về điều kiện khai thác cảng của các doanh nghiệp cảng đã công bố. Các trường hợp khác do Giám đốc Cảng vụ quyết định hoặc báo cáo cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định.

Điều 10. Lệnh điều động của Giám đốc Cảng vụ

1. Lệnh điều động tàu thuyền của Giám đốc Cảng vụ được thể hiện bằng các hình thức sau:

- a) Kế hoạch điều động tàu;
- b) Lệnh điều động;
- c) Giấy phép chạy thử tàu;
- d) Giấy phép rời cảng;

đ) Điều động trực tiếp qua VHF, điện thoại trong các trường hợp khẩn cấp hoặc cần thiết khác.

2. Sau khi nhận được lệnh điều động, nếu không thể thực hiện, thuyền trưởng hoặc người đại diện có trách nhiệm thông báo kịp thời cho Cảng vụ và giải thích lý do việc không thực hiện được lệnh điều động để Cảng vụ xem xét, giải quyết.

Điều 11. Hành trình của tàu thuyền trong vùng nước Cảng biển Đà Nẵng

Tàu thuyền khi hành trình trong vùng nước Cảng biển Đà Nẵng phải chấp hành quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải việc áp dụng Quy tắc quốc tế về phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển và các quy định có liên quan khác của pháp luật.

Điều 12. Tốc độ hành trình của tàu thuyền trên luồng

1. Tàu thuyền hành trình trên luồng phải giữ tốc độ an toàn, phù hợp với điều kiện thực tế cho phép, đặc biệt cần phải tính đến mật độ giao thông, ảnh hưởng của sóng do tàu tạo ra đối với tàu thuyền khác đang neo đậu, các phương tiện thủy nội địa và tàu cá nhỏ đang hành trình, các kết cấu ven bờ.

2. Trừ trường hợp phải tránh nguy cơ đâm va trước mắt hoặc điều kiện khí tượng, thủy văn tác động và nếu không có quy định khác thì tàu thuyền phải hành trình với tốc độ giới hạn sau đây:

a) Đoạn luồng từ phao 0 đến phao 2: tốc độ tối đa không quá 7 hải lý/giờ (kt);

b) Đoạn luồng từ phao 2 đến phao 17: tốc độ tối đa không quá 5 kt;

c) Ngoài ra phải tuân thủ các quy định về tốc độ khai thác tàu phụ thuộc vào cấp sóng, gió của tổ chức Đăng kiểm.

3. Việc hạn chế tốc độ quy định tại khoản 2 Điều này không áp dụng đối với các tàu công vụ và các tàu thuyền cao tốc khác có thiết kế đặc biệt chống tạo sóng.

4. Tàu thuyền phải giảm tốc độ và điều động thận trọng khi hành trình ngang qua hay gần các khu vực dưới đây:

a) Khu vực ụ nổi;

b) Khu vực đang có thợ lặn hoạt động, đang tiến hành nạo vét hay các hoạt động ngầm dưới nước;

c) Có tàu thuyền nhỏ, tàu thuyền chèo tay;

d) Cầu cảng nổi đang hoạt động;

đ) Có phương tiện đang trực vớt tài sản chìm đắm;

e) Các khu vực hạn chế khác theo Thông báo hàng hải của Cảng vụ.

Điều 13. Tàu thuyền cập mạn

1. Tàu thuyền cập mạn nhau phải được Cảng vụ chấp thuận theo quy định tại Điều 68 và Điều 115 của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP bằng Lệnh điều động.

2. Tàu công vụ của các cơ quan quản lý nhà nước, tàu hoa tiêu được cập mạn tàu thuyền khác để thực hiện nhiệm vụ theo quy định nhưng phải thông báo cho Cảng vụ.

3. Phương tiện thủy nội địa không được phép neo đậu tại vị trí gần các bến phao dầu: Mỹ Khê, Petec, PV Oil, K83 Liên Chiểu tại khu vực Liên Chiểu và trong các tuyến luồng hàng hải.

4. Tàu thuyền cập mạn nhau phải có sự thống nhất của thuyền trưởng hai tàu và phải áp dụng các biện pháp nhằm bảo đảm an toàn khi cập mạn.

5. Việc cập mạn tàu tại các cầu thuộc bến cảng Tiên Sa do Giám đốc Cảng vụ xem xét, giải quyết².

Điều 14. Bảo đảm an toàn khi tàu thuyền neo

1. Tàu thuyền chỉ được neo tại những vị trí do Cảng vụ thông qua hệ thống VTS chỉ định theo lệnh điều động của Giám đốc Cảng vụ. Trong thời gian neo, tàu phải đáp ứng các yêu cầu về an toàn theo qui định tại Điều 65, 66 và Điều 69 của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP; bảo đảm sẵn sàng điều động an toàn khi có yêu cầu.

Khi cần thay đổi vị trí neo đã được chỉ định, thuyền trưởng phải thông báo ngay cho Cảng vụ thông qua Hệ thống VTS rõ lý do và chỉ khi có sự chấp thuận mới được tiến hành điều động tàu đến vị trí neo mới theo chỉ định, trừ trường hợp để tránh một nguy cơ tai nạn, sự cố, đâm va trước mắt.

2. Cấm thả neo trong phạm vi luồng, vùng quay trở tàu (trừ trường hợp thả neo để quay trở), khu vực các công trình ngầm, phía dưới đường dây điện cao thế gần các báo hiệu hàng hải hay tại các khu vực hạn chế khác, trừ trường hợp bất khả kháng hay để tránh một nguy cơ đâm va trước mắt. Trong trường hợp này, không miễn trừ trách nhiệm của thuyền trưởng nếu việc thả neo làm phát sinh hậu quả gây thiệt hại về người, tài sản, môi trường.

3. Tàu thuyền neo đậu từ 30 ngày trở lên phải thực hiện theo phương án neo đậu đã được Cảng vụ phê duyệt theo quy định tại Điều 66 của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP.

Điều 15. Bảo đảm an toàn cho tàu thuyền khi điều động quay trở

1. Tàu thuyền không được phép vượt qua hay điều động vào vùng quay trở khi ở đó đang có tàu biển quay trở nếu hành động đó làm ảnh hưởng tới quá trình quay trở của tàu biển.

² Được sửa đổi, bổ sung theo Quyết định số 106/QĐ-CVHHĐN ngày 03 tháng 5 năm 2019 của Giám đốc Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng.

2. Tàu biển trước, trong khi quay trở phải tăng cường cảnh giới và sử dụng các phương tiện thông tin hữu hiệu để báo cho các tàu thuyền khác đang đến gần biết về tình trạng hiện tại cũng như dự kiến điều động của tàu mình ngay từ khi những tàu thuyền đó còn ở khoảng cách an toàn.

3. Các vùng nước dưới đây được quy định là vùng quay trở tàu biển:

a) Vùng quay trở tàu tại khu nước trước cầu 1, 2 cảng Tiên Sa: Trong phạm vi vùng quay thiết kế được giới hạn bởi hai phần ba đường tròn đường kính 388m, tâm tọa độ $\varphi = 16^{\circ}07'04''9$ N, $\lambda = 108^{\circ}12'46''0$ E (hệ WGS 84);

b) Vùng quay trở tàu tại khu nước trước cầu 3 cảng Tiên Sa: Trong phạm vi vùng quay thiết kế được giới hạn bởi đường tròn đường kính 300m, tâm tọa độ $\varphi = 16^{\circ}06'59''3$ N, $\lambda = 108^{\circ}12'53''2$ E (hệ WGS 84);

c) Vùng quay trở tàu giữa phao 9 và phao 11: Trong phạm vi vùng quay đường kính quay trở 210m, tâm tọa độ $\varphi = 16^{\circ}06'51.7''$ N, $\lambda = 108^{\circ}13'41.2''$ E (hệ WGS 84);

d) Vùng quay trở tàu giữa phao 13 và phao 15: Trong phạm vi vùng quay đường kính quay trở 210m, tâm tọa độ $\varphi = 16^{\circ}06'36.9''$ N, $\lambda = 108^{\circ}14'11.1''$ E (hệ WGS 84);

đ) Vùng quay trở tàu phục vụ tiếp nhận tàu khách 150.000 GT ra vào cầu cảng số 3 bến cảng Tiên Sa: Trong phạm vi vùng quay tàu thiết kế được giới hạn bởi đường tròn bán kính 270m, tâm tọa độ $\varphi = 16^{\circ}07'29.1''$ N, $\lambda = 108^{\circ}12'13.0''$ E (hệ WGS 84);

4. Khi điều kiện thực tế cho phép, tàu biển có thể điều động quay trở tại khu vực thủy diện bến cảng, bến phao để rời hoặc cập cầu, phao hoặc rời, cập mạn tàu khác nếu bảo đảm an toàn và không ảnh hưởng tới hành trình, neo đậu của tàu thuyền khác.

Điều 16. Hoạt động của tàu thuyền có chiều dài lớn nhất dưới 20 mét, tàu cá.

1. Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất dưới 20 mét, tàu cá không được gây trở ngại cho những tàu thuyền khác đang hành trình trong phạm vi giới hạn của luồng. Trường hợp cần thiết cắt ngang luồng khi điều kiện thực tế cho phép, các tàu thuyền này phải đi theo hướng mũi tàu tạo với hướng chính của luồng một góc càng gần 90° càng tốt.

2. Các phương tiện thủy nội địa chở khách từ sông Hàn ra Vịnh Đà Nẵng và ngược lại phải hành trình theo đúng tuyến đã được cho phép phải tuân thủ đầy đủ và chính xác các chỉ dẫn của Cảng vụ.

Điều 17. Đăng ký lịch trình của phương tiện thủy nội địa chở khách.

1. Chậm nhất trước ngày làm việc cuối cùng của tháng, chủ phương tiện thủy nội địa có đăng ký hành trình thường xuyên theo tuyến định sẵn như: tàu khách, tàu nhà hàng - du lịch và các phương tiện thủy chở khách khác hoạt động từ sông Hàn đi qua vịnh Đà Nẵng phải gửi thông báo cho Cảng vụ biết lịch trình hoạt động tháng tiếp theo của phương tiện do mình quản lý khai thác; trường hợp có sự thay đổi, phải kịp thời thông báo nội dung điều chỉnh lịch trình đó.

Lịch trình gồm các nội dung: tên tàu, tổng công suất máy, chiều dài, thời gian và tuyến hoạt động.

- Trường hợp phương tiện thủy nội địa nêu trên xuất bến từ vùng nước thủy nội địa Đà Nẵng thì lịch trình của phương tiện phải được xác nhận của Cảng vụ Đường thủy nội địa Đà Nẵng trước khi gửi đến Cảng vụ.

2. Thuyền trưởng của phương tiện quy định tại khoản 1 Điều này có trách nhiệm thông báo kịp thời (tối thiểu trước 02 giờ) cho Cảng vụ biết khi có thay đổi đột xuất về giờ bắt đầu hành trình và các sự việc bất thường khác liên quan đến thực hiện lịch trình của phương tiện.

3. Các đèn trang trí (nếu có) được lắp trên phương tiện phải được thiết kế và sử dụng để không gây nhầm lẫn hoặc làm ảnh hưởng tới tầm chiếu sáng hay khả năng phát hiện từ xa của bất cứ đèn và dấu hiệu hàng hải nào khác được trang bị trên tàu thuyền theo quy định.

4. Đối với phương tiện thủy nội địa dùng vào mục đích thể thao, giải trí ngoài việc tuân thủ theo quy định tại Điều 109 của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP và các quy định khác của pháp luật, trước khi hoạt động, chủ phương tiện phải gửi văn bản chấp thuận của cấp có thẩm quyền về số lượng phương tiện, thời gian, phạm vi hoạt động cho Cảng vụ biết, giám sát và các phương tiện đó chỉ được hoạt động tại vùng nước Cảng biển Đà Nẵng khi có sự cho phép của Cảng vụ.

5. Chủ phương tiện mô tô nước trước khi hoạt động phải gửi Cảng vụ hàng hải văn bản chấp thuận của cấp có thẩm quyền về số lượng phương tiện, phạm vi hoạt động, thời gian hoạt động để Cảng vụ biết, giám sát.

Mục 4

QUẢN LÝ ĐỐI VỚI CÁC HOẠT ĐỘNG KHÁC

TẠI CẢNG BIỂN

Điều 18. Việc cấm đăng đáy, đánh bắt và nuôi trồng thủy sản trong vùng nước Cảng biển Đà Nẵng

1. Tổ chức, cá nhân chỉ được đóng đáy, đáy hoặc các phương tiện đánh bắt, nuôi trồng thủy sản cố định khác trong vùng nước Cảng biển Đà Nẵng khi được Cảng vụ và cơ quan có thẩm quyền của địa phương thống nhất chấp thuận. Đăng,

đáy và các phương tiện đánh bắt thủy sản cố định phải bảo đảm các nguyên tắc và yêu cầu sau đây:

- a) Đúng vị trí, thời gian trong văn bản chấp thuận.
 - b) Đăng, đáy và các phương tiện đánh bắt, nuôi trồng thủy sản cố định khác phải được trang bị đèn hiệu, dấu hiệu theo quy định có liên quan của pháp luật hoặc theo tập quán địa phương.
 - c) Cách xa luồng, công trình ngầm, bến phao, báo hiệu hàng hải và các công trình trợ giúp hàng hải khác.
2. Nghiêm cấm đóng đăng, đáy, nuôi cá lồng, nuôi nghêu và các hoạt động nuôi trồng thủy sản khác trong các khu vực sau:
- a) Luồng cảng biển, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão và khu nước cầu cảng, bến phao, vùng quay trở tàu.
 - b) Hai bên hành lang luồng Thọ Quang, đặc biệt vị trí ngã 3 luồng Thọ Quang – Sông Hàn.
3. Không được sử dụng các loại đăng, đáy di động, lưới rê, lưới vét hoặc các phương tiện khác để đánh bắt thủy sản, nếu việc đó làm trở ngại đối với hoạt động của tàu thuyền.
4. Khi không sử dụng hoặc không được Cảng vụ, cơ quan có thẩm quyền cho phép sử dụng, chủ đăng đáy hoặc các phương tiện đánh bắt, nuôi trồng thủy sản cố định khác phải tự thanh thải các chướng ngại vật do đăng, đáy hoặc hoạt động đánh bắt, nuôi trồng thủy sản cố định khác đã được tạo ra.

Mục 5

DỊCH VỤ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI VÀ HOA TIÊU HÀNG HẢI

Điều 19. Yêu cầu đối với dịch vụ hoa tiêu hàng hải

1. Tổ chức hoa tiêu hàng hải có trách nhiệm lập và gửi kế hoạch dẫn tàu chậm nhất 16h30 hằng ngày theo quy định tại Điều 103 của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP.
2. Chậm nhất 08 giờ 30 hằng ngày, tổ chức hoa tiêu hàng hải phải xác báo bằng văn bản cho Cảng vụ về kế hoạch bố trí hoa tiêu dẫn tàu quy định tại khoản 1 Điều này.
3. Tổ chức hoa tiêu hàng hải có trách nhiệm bố trí hoa tiêu dẫn tàu theo Kế hoạch điều động tàu do Cảng vụ lập.

4. Tổ chức hoa tiêu hàng hải có trách nhiệm thông báo kịp thời cho hoa tiêu được phân công dẫn tàu về Kế hoạch điều động tàu thuyền đã được Cảng vụ thống nhất và những thay đổi nếu có.

5. Tổ chức hoa tiêu hàng hải phải cập nhật và thông báo cho hoa tiêu dẫn tàu các thông số kỹ thuật về bến cảng, bến phao, khu vực quay trở, độ sâu tuyến luồng... cũng như các yêu cầu kỹ thuật khi cập và rời cầu cảng, bến phao.

Điều 20. Yêu cầu khi đón, trả hoa tiêu

Tàu thuyền khi đến gần tàu đưa, đón hoa tiêu để đón hoặc trả hoa tiêu phải giảm tốc độ đến mức thấp nhất đủ để bảo đảm điều khiển tàu thuyền, giữ liên lạc với hoa tiêu trên kênh VHF được chỉ định và bố trí thang hoa tiêu ở mạn dưới gió hoặc theo yêu cầu của hoa tiêu để hoa tiêu lên, rời tàu an toàn. Cầu thang hoa tiêu phải bảo đảm tiêu chuẩn, khu vực bố trí thang hoa tiêu phải được chiếu sáng vào ban đêm, bố trí người trực và trang bị các thiết bị cứu sinh theo quy định.

Điều 21. Trách nhiệm của hoa tiêu dẫn tàu

1. Hoa tiêu khi dẫn tàu có trách nhiệm thông báo kịp thời bằng VHF cho Cảng vụ biết những nội dung sau:

a) Thời điểm lên tàu, thời điểm bắt đầu và kết thúc thực hiện việc dẫn tàu ngay sau khi lên tàu và ngay trước khi chuẩn bị rời tàu.

b) Tình hình dẫn tàu, những thay đổi có tính chất nguy hiểm, ảnh hưởng đến an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường trong vùng nước Cảng biển Đà Nẵng và những tai nạn, sự cố hàng hải xảy ra với tàu do mình dẫn hoặc phát hiện được trong quá trình dẫn tàu.

2. Trường hợp tai nạn hàng hải xảy ra liên quan đến tàu thuyền do mình dẫn thì chậm nhất là ngay sau khi rời tàu, hoa tiêu phải báo cáo bằng văn bản cho Cảng vụ. Nội dung báo cáo phải nêu rõ: tên hoa tiêu dẫn tàu, diễn biến tai nạn hàng hải, các biện pháp khắc phục hậu quả đã tiến hành, kết quả thực hiện các biện pháp đó và kiến nghị (nếu có).

3. Hoa tiêu trực tiếp dẫn tàu hoặc thuyền trưởng tàu được lai dắt có trách nhiệm thông báo kịp thời cho Cảng vụ về việc cung cấp dịch vụ tàu lai dắt chậm trễ, không đủ số lượng hoặc thiếu công suất theo quy định.

Điều 22. Nghĩa vụ của thuyền trưởng khi tự dẫn tàu

Trường hợp thuyền trưởng tàu biển được phép tự dẫn tàu, chậm nhất 02 giờ trước khi điều động, thuyền trưởng phải thông báo cho Cảng vụ về việc tự dẫn tàu và xuất trình Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hoa tiêu hàng hải, Giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải khi được yêu cầu.

Điều 23. Trách nhiệm phối hợp giữa hoa tiêu, thuyền trưởng và doanh nghiệp cảng

Trước khi điều động, dẫn tàu vào, rời cầu cảng, bến phao, thuyền trưởng hoặc hoa tiêu dẫn tàu phải liên lạc với thuyền trưởng tàu lai dắt (đối với tàu có sử dụng tàu lai dắt hỗ trợ) và doanh nghiệp cảng để kiểm tra tính sẵn sàng của tàu lai dắt, cầu cảng, bến phao dự kiến cập đậu. Trong trường hợp tàu lai dắt, cầu cảng, công nhân buộc còi dây chưa sẵn sàng, thuyền trưởng hoặc hoa tiêu dẫn tàu phải thông báo ngay cho Cảng vụ để có biện pháp xử lý kịp thời.

Mục 6 LAI DẮT HỖ TRỢ TẠI CẢNG BIỂN

Điều 24. Sử dụng tàu lai dắt

1. Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 80 mét trở lên khi điều động vào hoặc rời cầu cảng, quay trở, di chuyển vị trí trong vùng nước cảng biển phải sử dụng tàu lai theo quy định dưới đây:

a) Tàu thuyền vào bến cảng Tiên Sa:

- Đối với thượng lưu cầu cảng số 2:

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 80m đến 100m: sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất máy chính tối thiểu (sau đây viết gọn là công suất tối thiểu) là 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 100m đến 120m: sử dụng ít nhất hai tàu lai, trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 120m đến 140m: sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 1.300 mã lực, trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự 800 mã lực và 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 140m đến 170m: sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 1.700 mã lực, trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự 1200 mã lực và 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 170m đến 250m: sử dụng ít nhất ba tàu lai với tổng công suất tối thiểu 3.000 mã lực, trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự 1.700 mã lực, 800 mã lực và 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 250m: sử dụng ít nhất ba tàu lai với tổng công suất tối thiểu 4.100 mã lực, trong đó một tàu lai có công suất tối thiểu 1.700 mã lực và hai tàu lai, mỗi tàu có công suất tối thiểu 1.200 mã lực.

- Đối với thượng lưu cầu cảng cầu cảng số 1, hạ lưu cầu cảng số 2, cầu cảng số 3:

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 80m đến 100m:

Sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 800 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 100m đến 120m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 1.300 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 800 mã lực và 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 120m đến 140m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 1.700 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 1.200 mã lực và 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 140m đến 170m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 2.000 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 1.200 mã lực và 800 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 170m đến 250m:

Sử dụng ít nhất ba tàu lai với tổng công suất tối thiểu 3.300 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 1.700 mã lực và hai tàu lai, mỗi tàu có công suất tối thiểu 800 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 250m:

Sử dụng ít nhất bốn tàu lai với tổng công suất tối thiểu 4.600 mã lực; trong đó một tàu lai có công suất tối thiểu là 1.700 mã lực; hai tàu lai, mỗi tàu có công suất tối thiểu 1.200 mã lực và một tàu lai có công suất tối thiểu 500 mã lực.

- Đối với hạ lưu cầu cảng cầu cảng số 1, cầu cảng số 4 và cầu cảng số 5:

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 80m đến 100m:

Sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 1000 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 100m đến 120m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 1.500 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 1000 mã lực và 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 120m đến 140m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 2.000 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 1.200 mã lực và 800 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 140m đến 170m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 2.500 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 1.700 mã lực và 800 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 170m đến 200m:

Sử dụng ít nhất ba tàu lai với tổng công suất tối thiểu 4.000 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 2.000 mã lực, 1.200 mã lực và 800 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 200m:

Sử dụng ít nhất ba tàu lai với tổng công suất tối thiểu 5.500 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 2.800 mã lực, 1.700 mã lực và 1000 mã lực.³

b) Tàu thuyền rời bến cảng Tiên Sa:

- Đối với thượng lưu cầu cảng số 2:

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 80m đến 100m; sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 100m đến 120m: sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 800 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 120m đến 140m: sử dụng ít nhất hai tàu lai, trong đó mỗi tàu có công suất tối thiểu 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 140m đến 170m: sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 1.300 mã lực, trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự 800 mã lực và 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 170m đến 250m: sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 2.500 mã lực, trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự 1.700 mã lực và 800 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất trên 250m: sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 2.900 mã lực, trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự 1.700 mã lực và 1.200 mã lực.

- Đối với thượng lưu cầu cảng cầu cảng số 1, hạ lưu cầu cảng số 2, cầu cảng số 3:

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 80m đến 100m:

Sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 100m đến 120m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai, trong đó mỗi tàu có công suất tối thiểu 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 120m đến 140m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 1.300 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 800 mã lực và 500 mã lực.

³ Được sửa đổi, bổ sung theo Quyết định số 106/QĐ-CVHHĐN ngày 03 tháng 5 năm 2019 của Giám đốc Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 140m đến 170m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 1.700 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 1.200 mã lực và 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 170m đến 250m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 2.500 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 1.700 mã lực và 800 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất trên 250m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 2.900 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 1.700 mã lực và 1.200 mã lực.

- Đối với hạ lưu cầu cảng cầu cảng số 1, cầu cảng số 4 và cầu cảng số 5:

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 80m đến 100m:

Sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 100m đến 120m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 1.300 mã lực, trong đó mỗi tàu có công suất tối thiểu 800 mã lực và 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 120m đến 140m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 1.500 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 1000 mã lực và 500 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 140m đến 170m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 2.000 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 1.200 mã lực và 800 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 170m đến 200m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 3.200 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 2.000 mã lực và 1.200 mã lực.

+ Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất trên 200m:

Sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 4.500 mã lực; trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự là 2.800 mã lực và 1.700 mã lực.⁴

⁴ Được sửa đổi, bổ sung theo Quyết định số 106/QĐ-CVHHĐN ngày 03 tháng 5 năm 2019 của Giám đốc Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng.

- c) Cầu cảng, bến phao tại khu vực Liên Chiểu và Thọ Quang:
- + Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất 80m đến 100m; sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 500 mã lực.
 - + Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 100m đến 120m: sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 800 mã lực.
- d) Cập bến phao Mỹ Khê:
- + Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất 80m đến 110m; sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 500 mã lực.
 - + Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 110m đến 140m: sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 1.300 mã lực, trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự 800 mã lực và 500 mã lực.
 - + Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 140m đến 170m: sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 2.000 mã lực, trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự 1.200 mã lực và 800 mã lực.
 - + Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất trên 170m: sử dụng ít nhất hai tàu lai với tổng công suất tối thiểu 2.900 mã lực, trong đó mỗi tàu lai có công suất tối thiểu theo thứ tự 1.700 mã lực và 1.200 mã lực.
- đ) Rời bến phao Mỹ Khê:
- + Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất 80m đến 110m; sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 500 mã lực.
 - + Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ trên 110m đến 140m: sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 800 mã lực.
 - + Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất từ 140m đến 170m: sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 1.200 mã lực.
 - + Tàu thuyền có chiều dài lớn nhất trên 170m: sử dụng ít nhất một tàu lai với công suất tối thiểu 1.700 mã lực.

Điều 25. Miễn, giảm tàu lai dắt

Trong các trường hợp cần thiết khác, căn cứ vào điều kiện thực tế, Giám đốc Cảng vụ quyết định số lượng và công suất tàu lai khác với quy định tại Điều 24 của Nội quy này trong các trường hợp sau đây:

- a) Tàu thuyền chở chất nổ, hóa chất độc hại;
- b) Tàu thuyền có thiết bị hỗ trợ điều động chuyên dụng;
- c) Tàu thuyền có chiều dài, trọng tải vượt quá giới hạn cho phép của cầu cảng, bến phao đã được công bố;
- e) Các trường hợp liên quan đến tìm kiếm cứu nạn, hỏa hoạn, ô nhiễm môi trường.

Điều 26. Trách nhiệm của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lai dắt

1. Định kỳ hằng tháng (trước ngày 5 của tháng kế tiếp), báo cáo Cảng vụ tình hình hoạt động của các tàu lai dắt do doanh nghiệp mình quản lý đang hoạt động tại Cảng biển Đà Nẵng.

2. Chậm nhất 16 giờ 30 hằng ngày, gửi thông báo về kế hoạch lai dắt hỗ trợ của ngày kế tiếp cho Cảng vụ (nội dung thông báo gồm: tên tàu lai dắt; công suất; tên tàu được lai; thời gian dự kiến sử dụng tàu lai dắt). Trường hợp có thay đổi, phải kịp thời thông báo bổ sung chậm nhất 02 giờ sau khi nhận được yêu cầu cung cấp hoặc hủy bỏ dịch vụ.

3. Việc cung cấp dịch vụ tàu lai dắt tàu rời/cấp cầu cảng hoặc quay trở, di chuyển vị trí trong phạm vi khu nước trước bến, cầu cảng phải chấp hành nghiêm chỉnh quy định tại Nội quy này về công suất, số lượng tàu lai dắt.

Mục 7

TÌM KIẾM CỨU NẠN VÀ XỬ LÝ TAI NẠN HÀNG HẢI

Điều 27. Tổ chức phối hợp hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng hải

Tổ chức, cá nhân hoạt động tại Cảng biển Đà Nẵng có trách nhiệm thực hiện nghiêm chỉnh quy định về phối hợp hoạt động tìm kiếm cứu nạn sau đây:

1. Chấp hành nghiêm chỉnh yêu cầu của Giám đốc Cảng vụ về phối hợp tham gia tìm kiếm cứu nạn tại Cảng biển Đà Nẵng.

2. Nghiêm cấm hành vi sử dụng các trang thiết bị thông tin liên lạc trên tàu hoặc các trang thiết bị, vật dụng khác để phát tín hiệu cấp cứu không đúng tình trạng thực tế của tàu. Trường hợp do sơ suất trong quá trình sử dụng các trang thiết bị EPIRB, MF/HF, VHF... đã làm phát tín hiệu cấp cứu không đúng như quy ước thì thuyền trưởng kịp thời áp dụng biện pháp phù hợp để hủy bỏ việc phát các tín hiệu cấp cứu đã phát không đúng và phải thông báo ngay cho Cảng vụ.

Điều 28. Xử lý tai nạn hàng hải

Khi xảy ra tai nạn hoặc sự cố hàng hải trong vùng nước Cảng biển Đà Nẵng, thuyền trưởng, tổ chức, cá nhân liên quan có trách nhiệm:

1. Áp dụng các biện pháp bảo đảm an toàn cho người, phương tiện và tổ chức công tác tìm kiếm, cứu nạn nhanh chóng, kịp thời, hiệu quả, phù hợp với điều kiện thực tế.

2. Thông báo ngay cho Cảng vụ, đồng thời phải tiến hành ngay các biện pháp để giảm đến mức thấp nhất thiệt hại có thể xảy ra và hỗ trợ tàu bị nạn nếu không ảnh hưởng đến an toàn của tàu mình.

Mục 8

TRÁCH NHIỆM CỦA DOANH NGHIỆP LIÊN QUAN ĐẾN HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI

Điều 29. Trách nhiệm của doanh nghiệp cảng

Doanh nghiệp cảng có trách nhiệm thực hiện các quy định có liên quan của pháp luật và các yêu cầu sau đây:

1. Trước khi tiến hành đầu tư xây dựng bến cảng, cầu cảng, bến phao, luồng hàng hải, khu nước, vùng nước, chủ đầu tư gửi Cảng vụ bản sao chụp: quyết định đầu tư xây dựng công trình, quyết định phê duyệt thiết kế xây dựng công trình và hồ sơ thiết kế để tổ chức kiểm tra, giám sát theo quy định.

2. Sau khi hoàn thành việc xây dựng và được cấp thẩm quyền công bố mở bến cảng, cầu cảng hoặc khu nước, vùng nước, chủ đầu tư có trách nhiệm gửi Cảng vụ các giấy tờ liên quan theo quy định tại khoản 1 Điều 15 của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP và hồ sơ hoàn công (tập bản vẽ) để tổ chức quản lý theo quy định.

3. Thông báo cho thuyền trưởng, đại lý tàu về thông số kỹ thuật của cầu cảng và các yêu cầu kỹ thuật liên quan khác ngay sau khi đồng ý tiếp nhận tàu thuyền vào bến cảng, bến phao.

4. Trong thời gian điều động tàu cập, rời cầu cảng và trong thời gian không có tàu cập cầu, các cần của cầu bờ không được đưa ra khu nước trước cầu cảng. Trường hợp cần cầu phải đưa ra ngoài khu nước trước cầu do nhu cầu sửa chữa, bảo dưỡng định kỳ, doanh nghiệp cảng phải thông báo bằng văn bản và chỉ tiến hành khi được Cảng vụ chấp thuận; đồng thời, phải áp dụng biện pháp thích hợp nhằm bảo đảm an toàn theo quy định.

5. Đối với các tàu phải áp dụng thêm các biện pháp hỗ trợ theo Phương án bảo đảm an toàn khi cập, rời cầu cảng, bến phao, doanh nghiệp cảng có trách nhiệm thông báo cho thuyền trưởng, đại lý tàu biển biết các biện pháp hỗ trợ bổ sung ngay khi đồng ý tiếp nhận tàu.

Điều 30. Điều kiện khai thác bến cảng, cầu cảng, khu neo đậu chuyển tải

1. Các Doanh nghiệp cảng biển phải xây dựng và công bố công khai minh bạch các điều kiện thực tế liên quan đến khai thác an toàn cầu cảng, bến phao của mình và phải tuân thủ đầy đủ các quy định đó

2. Các điều kiện khai thác cầu cảng, bến phao do doanh nghiệp công bố phải tuân thủ các quy định của pháp luật về hàng hải của Việt Nam, các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, các hướng dẫn của Cục Hàng hải Việt Nam về “kỹ thuật khai thác cầu cảng”.

3. Đối với các cầu cảng có nhu cầu tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn hơn thiết kế của cầu cảng thì phải tuân thủ chặt chẽ quy trình xin phép do Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn.

Điều 31. Trách nhiệm của đại lý tàu biển

1. Cung cấp thông tin, tài liệu, tham vấn hoặc tư vấn, đề nghị thuyền trưởng nghiên cứu, chấp hành nghiêm chỉnh quy định của pháp luật và Nội quy Cảng biển Đà Nẵng.

2. Chủ động liên hệ với Cảng vụ và cơ quan chức năng để được cung cấp các thông tin liên quan về điều kiện hàng hải, khí tượng, thủy văn... tại vùng nước Cảng biển Đà Nẵng và các khuyến cáo về an toàn đối với tàu thuyền.

3. Thực hiện đúng chức năng dịch vụ đại lý tàu biển trong phạm vi công việc được chủ tàu ủy thác, phù hợp với điều kiện kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và quy định liên quan khác của pháp luật.

4. Đại lý viên làm thủ tục phải có đầy đủ chứng chỉ chuyên môn về đại lý tàu biển theo quy định.

5. Khi có thay đổi về đại lý viên, doanh nghiệp chủ quản phải thông báo bằng văn bản cho Cảng vụ hàng hải và các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng.

6. Thực hiện báo cáo, cung cấp thông tin liên quan theo yêu cầu của Cảng vụ và các cơ quan chức năng.

Điều 32. kê khai, công bố niêm yết giá của Doanh nghiệp hoạt động tại Cảng biển Đà Nẵng

- Doanh nghiệp hoạt động tại Cảng biển Đà Nẵng phải thực hiện việc kê khai giá theo quy định của pháp luật do cấp có thẩm quyền quyết định

- Doanh nghiệp hoạt động tại Cảng biển Đà Nẵng phải thực hiện niêm yết công khai bảng giá theo quy định tại Nghị định số 146/2016/NĐ-CP ngày 02 tháng 11 năm 2016 của Chính phủ về việc niêm yết giá, phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container bằng đường biển, giá dịch vụ tại cảng biển.

Mục 9

CÁC HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI LIÊN QUAN ĐẾN AN TOÀN HÀNG HẢI, AN NINH HÀNG HẢI VÀ TRẬT TỰ, VỆ SINH TẠI CẢNG BIỂN

Điều 33. Phương án bảo đảm an toàn hàng hải

Ngoài thực hiện theo quy định tại Điều 8 của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP, tổ chức, cá nhân liên quan có trách nhiệm trình Cảng vụ xem xét, phê duyệt Phương án bảo đảm an toàn hàng hải đối với tàu thuyền hoạt động tại vùng nước

Cảng biển Đà Nẵng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải trong các trường hợp sau:

1. Hành trình của đoàn tàu lai kéo có chiều dài đoàn lai tính từ mũi tàu lai đặt đến điểm cuối cùng của đoàn lai lớn hơn 200m.

2. Khi tiến hành diễn tập tìm kiếm cứu nạn, phòng cháy chữa cháy, ứng phó sự cố ô nhiễm, tràn dầu, an ninh hàng hải hoặc tổ chức thi đấu, biểu diễn thể thao, văn hóa ảnh hưởng đến hoạt động hàng hải tại khu vực.

3. Khi tổ chức lai dắt, cứu hộ tàu thuyền bị tai nạn, sự cố hàng hải có nguy cơ gây mất an toàn hàng hải.

4. Khi tiến hành thi công các công trình hàng hải, các công trình khác mà có ảnh hưởng đến điều kiện bảo đảm an toàn hàng hải tại Cảng biển Đà Nẵng.

Điều 34. An ninh hàng hải

Thuyền trưởng tàu thuyền và doanh nghiệp cảng phải thực hiện nghiêm chỉnh quy định của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu biển và cảng biển (ISPS Code) và các quy định có liên quan của pháp luật.

Điều 35. Hoạt động hun chuột, khử trùng

Trước khi tàu hoạt động hun chuột, khử trùng, thuyền trưởng phải gửi thông báo bằng văn bản cho Cảng vụ; tàu thuyền chỉ được phép hun chuột, khử trùng tại khu vực neo đậu do Cảng vụ chỉ định.

Điều 36. Phòng, chống cháy, nổ

1. Thuyền trưởng, doanh nghiệp liên quan có trách nhiệm thực hiện nghiêm chỉnh quy định về phòng, chống cháy, nổ tại Cảng biển Đà Nẵng theo quy định tại Điều 114 của Nghị định 58/2017/NĐ-CP.

2. Tàu thuyền chỉ được tiến hành sửa chữa máy chính hoặc tiến hành các công việc có phát ra tia lửa sau khi được Cảng vụ chấp thuận.

3. Tàu thuyền chỉ được tiến hành chuyển tải xăng, dầu hoặc hàng hoá nguy hiểm khác tại những vị trí theo chỉ định cụ thể của Giám đốc cảng vụ. Việc chuyển tải xăng dầu quy định tại khoản này chỉ được thực hiện khi đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về an toàn hàng hải, bảo vệ môi trường và phòng, chống cháy, nổ theo quy định.

4. Khi xảy ra sự cố cháy, nổ trong phạm vi vùng nước cảng, thuyền trưởng và tổ chức, cá nhân liên quan có trách nhiệm thực hiện việc ứng cứu kịp thời và thông báo ngay cho Cảng vụ biết, phối hợp xử lý.

Điều 37. Đồ rác, xả nước bẩn

Tàu thuyền, doanh nghiệp liên quan có trách nhiệm thực hiện nghiêm chỉnh quy định về đồ rác, xả nước bẩn và nước lẫn dầu (sau đây gọi là nước bẩn) tại cảng

biển theo quy định tại Điều 117 của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP, các quy định của pháp luật có liên quan và các quy định sau đây:

1. Tàu thuyền khi hoạt động tại Cảng biển Đà Nẵng phải thực hiện chế độ đổ rác, xả nước bẩn, cụ thể:

a) Rác sinh hoạt trên tàu thuyền phải được đựng trong thùng chứa chuyên dụng để thu gom. Việc thu gom phải được tiến hành hàng ngày đối với tàu khách; hai ngày một lần đối với tàu hàng, trừ trường hợp có sử dụng lò đốt rác chuyên dùng trên tàu tại Cảng biển Đà Nẵng.

b) Rác thải sinh hoạt phải được phân loại theo quy định và đựng trong các dụng cụ chứa phù hợp để đơn vị thu gom rác tiến hành thu gom. Lần thu gom rác đầu tiên được thực hiện ngay sau khi tàu đến cảng;

c) Nước bẩn, nước lẫn dầu hoặc hợp chất có dầu và các loại chất độc hại khác phải được chứa vào két riêng và chuyển lên thiết bị thu gom trên bờ theo quy định.

2. Doanh nghiệp cảng hoặc tổ chức cung cấp dịch vụ vệ sinh tàu thuyền tại cảng phải bố trí phương tiện đủ tiêu chuẩn để tiếp nhận rác thải, nước bẩn từ tàu thuyền và phải tuân thủ quy định về vệ sinh và bảo vệ môi trường.

3. Giá dịch vụ thu gom nước bẩn, rác thải phải được doanh nghiệp cung cấp dịch vụ niêm yết công khai và phải tuân thủ các qui định của pháp luật.

Điều 38. Bảo vệ môi trường khi hoạt động xả thải

1. Thuyền trưởng, doanh nghiệp liên quan phải thực hiện ngay việc ứng phó sự cố ô nhiễm môi trường theo yêu cầu của Giám đốc Cảng vụ và cơ quan có thẩm quyền theo quy định.

2. Trường hợp tàu thuyền neo đậu quy định tại khoản 3 Điều 14 của Nội quy này thì thuyền trưởng, chủ tàu liên quan phải chủ động xây dựng/ lập kế hoạch bơm xả nước bẩn chất thải lẫn dầu khi khối lượng vượt quá sức chứa của các dụng cụ chứa có trên tàu và báo cáo Cảng vụ biết trước khi thực hiện.

3. Các doanh nghiệp cảng có trách nhiệm cung ứng dịch vụ thu gom, vận chuyển rác khi tàu thuyền hoạt động tại bến cảng, bến phao. Trường hợp không có chức năng thực hiện thì doanh nghiệp cảng phải ký kết hợp đồng với các đơn vị có chức năng, năng lực, điều kiện cung ứng dịch vụ vệ sinh môi trường để thực hiện việc thu gom rác.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vệ sinh môi trường tại Cảng biển có trách nhiệm nộp Cảng vụ hồ sơ chứng nhận hoạt động (bản sao hợp lệ) để theo dõi, giám sát. Hồ sơ gồm: giấy chứng nhận Đăng ký doanh nghiệp; hợp đồng đã ký với doanh nghiệp cảng.

5. Chất thải thu gom từ hoạt động đóng tàu, sửa chữa tàu (hạt nix, cát thải ...) phải được thu gom tập trung tại các bãi thải hoặc kho chứa phù hợp, có thiết bị che chắn nhằm tránh thấm thấu, phát tán vào môi trường không khí, đất, nước.

6. Chất thải nguy hại không được trộn lẫn với chất thải thông thường. Nếu trộn lẫn thì phải được thu gom, vận chuyển, lưu giữ và xử lý như chất thải nguy hại.

7. Doanh nghiệp cảng có trách nhiệm gửi Cảng vụ báo cáo quan trắc môi trường định kỳ (sau khi gửi các cơ quan có thẩm quyền).

Chương III

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 39. Trách nhiệm thực hiện

1. Tổ chức, cá nhân, tàu thuyền Việt Nam và nước ngoài khi hoạt động tại Cảng biển Đà Nẵng có trách nhiệm thực hiện nghiêm chỉnh quy định của pháp luật Việt Nam, điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam tham gia và Nội quy này.

2. Phòng Pháp chế, phòng Thanh tra - An toàn an ninh hàng hải chịu trách nhiệm tổ chức triển khai, thực hiện Nội quy này; các phòng nghiệp vụ chuyên môn khác thuộc cơ quan có trách nhiệm phối hợp tổ chức, thực hiện theo quy định./.

GIÁM ĐỐC