|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Dự thảo Nghị định về điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải** | | | |
|  | **Quy định về độc quyền nhà nước**  Nghị định xác định 6 lĩnh vực dịch vụ có quy định phải là doanh nghiệp 100% vốn nhà nước thì mới được kinh doanh tại các Điều 5.1, Điều 7.1, Điều 10.1, Điều 11.1, Điều 13.1, Điều 15.1  Ngoài ra, Điều 17 còn quy định doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hoa tiêu hàng hải phải có vốn nhà nước từ 75% trở lên | VCCI cho rằng lĩnh vực an toàn hàng hải là lĩnh vực mang nặng tính công ích, là những dịch vụ không có thu hoặc nguồn thu rất hạn chế, không đủ để bù chi phí. Do đó, trong điều kiện hiện tại, các doanh nghiệp tư nhân không muốn đầu tư kinh doanh trong lĩnh vực này.  Dự thảo đưa điều kiện là doanh nghiệp đầu tư kinh doanh trong 6 lĩnh vực được liệt kê phải là doanh nghiệp 100% vốn nhà nước. Tức là cấm doanh nghiệp dân doanh kinh doanh. Đồng thời, dự thảo lại cho phép các doanh nghiệp dân doanh tham gia các lĩnh vực không mang tính công ích và có thể thu lợi.  Đây là cách tiếp cận chưa phù hợp. Bởi việc doanh nghiệp dân doanh không muốn đầu tư không phải là nguyên nhân khiến nhà nước cần đưa ra quy định cấm đầu tư. Quy định cấm tư nhân đầu tư chỉ nên đưa ra đối với những lĩnh vực mà việc cho phép đầu tư tư nhân có thể gây ra các tác động xấu đến an ninh quốc gia, trật tự xã hội, đạo đức xã hội hoặc sức khỏe cộng đồng. Ví dụ, lĩnh vực quốc phòng, an ninh, xổ số kiến thiết, in đúc tiền…  Trong lĩnh vực an toàn hàng hải, việc bảo đảm chất lượng dịch vụ là rất quan trọng, bởi nếu các thông tin về an toàn hàng hải không chính xác có thể gây ra tai nạn, gây thiệt hại lớn về người và tài sản. Chính vì lẽ đó, nhà nước cần đặt ra các quy định về điều kiện kinh doanh, về quy trình hoạt động, và về trách nhiệm pháp lý để bảo đảm chất lượng dịch vụ an toàn hàng hải, bất kể doanh nghiệp cung cấp dịch vụ là của tư nhân hay của nhà nước.  VCCI được biết vào thời điểm này, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng Đề án về cổ phần hóa dịch vụ hoa tiêu hàng hải. Tuy nhiên, cần phân biệt giữa đề án này với việc hạn chế doanh nghiệp tư nhân đầu tư trong lĩnh vực hoa tiêu hàng hải. Đối với vấn đề cổ phần hóa, nhà nước quyết định tỷ lệ vốn góp với tư cách "chủ sở hữu" phần vốn đó trong doanh nghiệp hoa tiêu. Với tư cách chủ sở hữu, nhà nước có quyền không bán quá 75% vốn góp mặc dù có thể pháp luật cho phép bán nhiều hơn.  Còn vấn đề điều kiện kinh doanh thì nhà nước quyết định tỷ lệ vốn góp với tư cách "quản lý" một ngành nghề kinh doanh. Lúc này, quy định về tỷ lệ vốn góp với tư cách một điều kiện kinh doanh phải phù hợp với một trong các lý do về an ninh quốc phòng, đạo đức xã hội, trật tự xã hội, sức khỏe cộng đồng được quy định tại Điều 7 của Luật đầu tư.  (tương tự như việc nhà nước chưa bán vốn của Vinamilk trong khi lĩnh vực kinh doanh sữa không hạn chế doanh nghiệp tư nhân) | **Đề nghị bỏ quy định lĩnh vực an toàn hàng hải thuộc diện độc quyền nhà nước** (bỏ các quy định tại Điều 5.1, Điều 7.1, Điều 10.1, Điều 11.1, Điều 13.1, Điều 15.1 và Điều 17). Tức là không ngăn cấm doanh nghiệp tư nhân đầu tư.  Lưu ý: Pháp luật không ngăn cấm tư nhân, nhưng có thể doanh nghiệp tư nhân sẽ không đầu tư vì không thu được lợi nhuận, lúc đó thì các doanh nghiệp nhà nước sẽ tham gia thị trường và bị quản lý theo Luật quản lý vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất kinh doanh tại doanh nghiệp.  Đương nhiên, doanh nghiệp tư nhân vẫn phải đáp ứng các điều kiện kinh doanh khác nhằm bảo đảm tính chính xác của thông tin và vận hành liên tục của dịch vụ an toàn hàng hải. |
|  | Điểm a khoản Điều 5 yêu cầu doanh nghiệp có cơ sở vật chất tối thiểu gồm "một cầu cảng dài tối thiểu 40m, xưởng sản xuất, bảo trì báo hiệu với ***trang thiết bị phù hợp*** có diện tích từ 5000 mét vuông trở lên"  Điều 6.4.a yêu cầu doanh nghiệp có cơ sở vật chất tối thiểu gồm "một cầu cảng, xưởng sản xuất, bảo trì báo hiệu với **trang thiết bị phù hợp** có diện tích từ 1000 mét vuông trở lên" | Các quy định này không rõ ràng và minh bạch. Doanh nghiệp và cơ quan nhà nước không có tiêu chí rõ ràng để xác định trang thiét bị như thế nào là phù hợp. | **Đề nghị quy định rõhoặc bỏ quy định** tại điểm a khoản 3 Điều 5 và a khoản 4Điều 6 |
|  | Điểm b Khoản 3 Điều 5 yêu cầu doanh nghiệp có một tàu thuyền chuyên dùng **có tính năng phù hợp** để phục vụ công tác thiết lập, vận hành, bảo trì, sửa chữa, giám sát hoạt động liên tục của hệ thống báo hiệu hàng hải.  Điểm b Khoản 4Điều 6 yêu cầu doanh nghiệp có một tàu thuyền chuyên dùng hoặc **có tính năng phù hợp** để phục vụ công tác thiết lập, vận hành, bảo trì, sửa chữa, giám sát hoạt động liên tục của hệ thống báo hiệu hàng hải. | Các quy định này không rõ ràng và minh bạch. Doanh nghiệp và cơ quan nhà nước không có tiêu chí rõ ràng để xác định tàu thuyền có tính năng như thế nào là phù hợp với để phục vụ công tác. | **Đề nghị quy định rõ hoặc bỏ quy định** tại Điểm b Khoản 3 Điều 5 và Điểm b Khoản 4 Điều 6 |
|  | Điểm dkhoản 3Điều 5 yêu cầu doanh nghiệp phải có **trang thiết bị chuyên dùng cần thiết** phục vụ công tác thiết lập báo hiệu hàng hải, luồng hàng hải và tuyến hàng hải. | Quy định này không rõ ràng và minh bạch. Doanh nghiệp và cơ quan nhà nước không có tiêu chí rõ ràng để xác định trang thiết bị như thế nào là cần thiết để phục vụ công tác. | **Đề nghị quy định rõ hoặc bỏ quy định** tại Điểm d khoản 3 Điều 5 |
|  | **Yêu cầu về vốn pháp định**  Khoản 2 Điều 6 yêu cầu doanh nghiệp phải có số **vốn tối thiểu 20 tỷ đồng và duy trì trong suốt quá trình hoạt động**.  Khoản 2Điều 8 yêu cầu doanh nghiệp phải có số **vốn tối thiểu 10 tỷ đồng và duy trì trong suốt quá trình hoạt động.**  Khoản 2Điều 12 yêu cầu doanh nghiệp phải có số **vốn tối thiểu 20 tỷ đồng và duy trì trong suốt quá trình hoạt động.**  Nhiều quy định khác trong dự thảo tại khoản 2 Điều 20, khoản 2 Điều 22 | Các điều kiện về vốn tối thiểu chỉ phù hợp với các lĩnh vực đầu tư tài chính như ngân hàng, công ty cho vay tài chính, công ty bảo hiểm, quỹ đầu tư, chứng khoán, kinh doanh bất động sản… Vốn tối thiểu sẽ giúp bảo đảm tính thanh khoản trong dòng tiền của các doanh nghiệp trong lĩnh vực tài chính, còn các lĩnh vực mà không cần thanh khoản về dòng tiền thì việc yêu cầu vốn tối thiểu là không cần thiết.  Đối với lĩnh vực an toàn hàng hải, phỏng đoán rằng quy định về vốn tối thiểu là nhằm bảo đảm khả năng tài chính để bồi thường thiệt hại khi xảy ra tai nạn do lỗi của doanh nghiệp. Tuy nhiên, nếu vì lý do này, công cụ quản lý tốt hơn nên là yêu cầu mua bảo hiểm hoặc trích lập dự phòng rủi ro. Bởi đây là hai biện pháp trực tiếp ảnh hưởng đến khả năng thanh toán khi để xảy ra tai nạn của doanh nghiệp. | **Đề nghị bỏ các quy định về vốn tối thiểu** mà doanh nghiệp phải đáp ứng trong lĩnh vực an toàn hàng hải tại khoản 2 các Điều 6, 8, 12, 20, 22.  **Trong trường hợp cơ quan soạn thảo thuyết minh được** các lý do về nguy cơ doanh nghiệp không đủ tiền bồi thường khi để xảy ra tai nạn thì **có thể bổ sung** các quy định về yêu cầu doanh nghiệp phải mua bảo hiểm hoặc trích lập dự phòng rủi ro.  Việc thuyết minh các lý do này có thể dựa trên thực tiễn đã có trường hợp doanh nghiệp không đủ năng lực bồi thường tại Việt Nam hoặc trên thế giới. |
|  | Khoản 4 Điều 7 yêu cầu doanh nghiệp phải **có đầy đủ** trang thiết bị đo đạc, khảo sát **phù hợp** với quy chuẩn kỹ thuật về đo đạc, khảo sát theo quy định.  Khoản 5 Điều 8 yêu cầu doanh nghiệp phải **có đầy đủ** trang thiết bị đo đạc, khảo sát **phù hợp** với quy chuẩn kỹ thuật về đo đạc, khảo sát theo quy định. | Quy định này không rõ ràng và minh bạch.  Thứ nhất, quy định không xác định rõ quy chuẩn kỹ thuật nào được dẫn chiếu. Thứ hai, doanh nghiệp và cơ quan nhà nước không có tiêu chí rõ ràng để xác định trang thiết bị của doanh nghiệp có đủ không, có phù hợp không. | **Đề nghị xác định rõ quy chuẩn kỹ thuật được dẫn chiếu.**  **Đề nghị quy định rõ về tính đầy đủ và sự phù hợp** của trang thiết bị, hoặc bỏ quy định tại Điều 7.4 và Điều 8.5 |
|  | **Khoản 4 Điều 10** yêu cầu doanh nghiệp **phải có đầy đủ** cơ sở dữ liệu, công cụ chuyên dùng về thủy đạc và báo hiệu hàng hải để thực hiện công bố thông báo hàng hải. | Quy định này không rõ ràng và minh bạch. Doanh nghiệp và cơ quan nhà nước không có tiêu chí rõ ràng để xác định cơ sở dữ liệu, công cụ như thế nào là đầy đủ. | **Đề nghị quy định rõ hoặc bỏ quy định này** |
|  | Khoản 3 Điều 11 yêu cầu doanh nghiệp phải có tối thiểu một trạm điều tiết chuyên dùng với đầy đủ biên chế đáp ứng yêu cầu điều tiết cho một công trình và hai ca nô **có tính năng phù hợp**phục vụ công tác điều tiét bảo đảm an toàn hàng hải.  Khoản 4 Điều 12 yêu cầu doanh nghiệp phải có tối thiểu một trạm điều tiết chuyên dùng với đầy đủ biên chế đáp ứng yêu cầu điều tiết cho một công trình và hai ca nô **có tính năng phù hợp** phục vụ công tác điều tiét bảo đảm an toàn hàng hải. | Quy định này không rõ ràng và minh bạch. Doanh nghiệp và cơ quan nhà nước không có tiêu chí rõ ràng để xác định ca nô như thế nào là có tính năng phù hợp. | Đề nghị quy định rõ về tính năng của ca nô, ví dụ quy định tốc độ, công suất tối thiểu… |
|  | **Khoản 1 Điều 13.1** yêu cầu doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khảo sát, xây dựng và phát hành hải đồ vùng nước cảng biển, luồng hàng hải và tuyến hàng hải; xây dựng và phát hành tài liệu, ấn phẩm an toàn hàng hải phải **do nhà nước nắm 100% vốn điều lệ**. | Dịch vụ này là một trường hợp về kinh doanh dịch vụ đo đạc bản đồ, được quy định tại Nghị định 45/2015/NĐ-CP. Hiện nay, dịch vụ đo đạc, bản đồ đã được xã hội hóa, doanh nghiệp có vốn tư nhân có thể đầu tư, kinh doanh, không phân biệt đối tượng đo đạc, vẽ bản đồ, miễn là phải đáp ứng yêu cầu về tính chính xác của bản đồ.  Việc cung cấp dịch vụ này trong lĩnh vực hải đồ cũng tương tự như các loại bản đồ khác, nên hoàn toàn có thể xã hội hóa, không nhất thiết phải đặt điều kiện doanh nghiệp 100% vốn nhà nước mới được. Đương nhiên, doanh nghiệp tư nhân đó vẫn phải đáp ứng yêu cầu và chịu trách nhiệm về tính chính xác của hải đồ do mình phát hành.  Đối với dịch vụ phát hành tài liệu, ấn phẩm an toàn hàng hải thì càng có cơ hội để xã hội hóa. Các tài liệu về an toàn trong các lĩnh vực khác như giao thông đường bộ, an toàn hóa chất, thậm chí cả an toàn năng lượng nguyên tử… cũng không có quy định bắt buộc phải do doanh nghiệp 100% vốn nhà nước cung cấp. | **Đề nghị bỏ quy định tại khoản 1 Điều 13** của dự thảo.  Trong trường hợp không có doanh nghiệp tư nhân kinh doanh lĩnh vực này thì nhà nước vẫn có thể thành lập doanh nghiệp 100% vốn nhà nước để kinh doanh mà không bị cản trở nào. |
|  | Khoản 2 Điều 13 yêu cầu doanh nghiệp phải có **giấy phép hoạt động đo đạc và bản đồ theo quy định** thì mới được phép cung cấp dịch vụ khảo sát, xây dựng và phát hành hải đồ vùng nước cảng biển, luồng hàng hải và tuyến hàng hải; xây dựng và phát hành tài liệu, ấn phẩm hàng hải | Dự thảo hiện chưa xác định rõ là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hải đồ, tài liệu, ấn phẩm an toàn hàng hải có cần xin giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ này không? Hay là doanh nghiệp chỉ cần đáp ứng điều kiện và nhà nước sẽ áp dụng cơ chế hậu kiểm.  Nếu cần giấy chứng nhận đủ điều kiện thì việc doanh nghiệp phải xin đến 2 loại giấy và điều này có thể gây khó khăn về thủ tục hành chính.  Hơn nữa, Điều 9.3 của Nghị định 45/2015 về hoạt động đo đạc bản dồ quy định "Giấy phép hoạt động đo đạc và bản đồ có giá trị trong phạm vi cả nước." | **Đề nghị sửa đổi theo hướng phân loại điều kiện kinh doanh** đối với các doanh nghiệp đã có giấy phép hoạt động bản đồ và các doanh nghiệp chưa có giấy phép hoạt động bản đồ. Theo đó, doanh nghiệp đã có giấy phép kinh doanh hoạt động bản đồ thì được miễn một số điều kiện so với doanh nghiệp không có (vì cơ quan quản lý về bản đồ đã kiểm tra và bảo đảm các điều kiện này rồi thì mới cấp giấy phép). |
|  | **Điều 19. Thủ tục giao vùng hoạt động hoa tiêu và tuyến dẫn tàu** | Mỗi tuyến dẫn tàu chỉ có một công ty hoa tiêu đảm nhận cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải là hợp lý. Tuy nhiên, điều này đặt ra vấn đề về nguy cơ độc quyền, dẫn đến việc doanh nghiệp không có động lực giảm giá hay nâng cao chất lượng dịch vụ.  Để khắc phục tình trạng này, việc tổ chức đấu thầu vùng hoa tiêu và tuyến dẫn tàu cần được đặt ra. Ngoài ra, cần có quy định về các trường hợp chấm dứt việc giao vùng và tuyến một cách minh bạch. | **Đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung quy định về đấu thầu vùng hoa tiêu và tuyến dẫn tàu**. Cụ thể, doanh nghiệp nào cam kết đưa ra giá dịch vụ thấp hơn, chất lượng dịch vụ tốt hơn thì sẽ được trúng thầu cung cấp dịch vụ.  **Đề nghị bổ sung quy định về thu hồi vùng hoa tiêu và tuyến dẫn tàu** khi doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vi phạm các cam kết của mình về giá cả và chất lượng dịch vụ khi đấu thầu, hoặc khi có sai sót nghiệp vụ gây tai nạn. Sau khi thu hồi, vùng hoa tiêu và tuyến dẫn tàu sẽ được đấu thầu lại để doanh nghiệp khác tham gia. |
|  | **Mục 8. Điều kiện cung cấp dịch vụ thanh thải chướng ngại vật**  **Điều 20. Điều kiện về tổ chức và vốn của doanh nghiệp**  **Điều 21. Điều kiện về cơ sở vật chất** | Đây là lĩnh vực dịch vụ thông thường, doanh nghiệp sẽ nhận được thù lao dựa trên việc thực hiện dịch vụ thanh thải chướng ngại vật. Do đó, doanh nghiệp tự có động lực để bảo đảm đủ phương tiện và trang thiết bị để thực hiện dịch vụ. Nếu doanh nghiệp không đủ năng lực thì sẽ không thực hiện được công việc, từ đó không nhận được thù lao.  Việc nhà nước quy định điều kiện kinh doanh đối với lĩnh vực này là không thực sự cần thiết. | **Đề nghị bỏ quy định về điều kiện kinh doanh** đối với dịch vụ thanh thải chướng ngại vật. |
|  | Khoản 3 Điều 22 và điểm c khoản 1 Điều 23 yêu cầu doanh nghiệp nhập khẩu pháo hiệu hàng hải phải có **Giấy chứng nhận xuất xứ của cơ quan có thẩm quyền của nước sản xuất** xác nhận việc pháo hiệu hàng hải đã được thử nghiệm phù hợp với các quy định của Tổ chức Hàng hải quốc tế. | Việc bảo đảm chất lượng hàng hóa nhập khẩu là điều cần thiết và có thể được thực hiện bằng nhiều biện pháp khác nhau. Việc yêu cầu cứng nhắc về giấy chứng nhận xuất xứ của cơ quan có thẩm quyền của nước xuất khẩu sẽ gây khó khăn cho doanh nghiệp nhập khẩu vì không phải quốc gia nào cũng có cơ quan nhà nước thực hiện việc này. Hơn nữa, việc xác định cơ quan nào có thẩm quyền cũng sẽ khó khăn.  Đây là công tác chứng nhận sự phù hợp và có thể được thực hiện bởi các đơn vị cung cấp dịch vụ này một cách hợp pháp. | **Đề nghị sửa đổi** theo hướng việc chứng nhận chất lượng pháo hiệu nhập khẩu có thể được thực hiện bởi cơ quan nhà nước của nước sản xuất, hoặc do các đơn vị cung cấp dịch vụ chứng nhận sự phù hợp được công nhận của nước xuất khẩu hoặc của Việt Nam. |
|  | **Khoản 5 Điều 22. Điều kiện kinh doanh dịch vụ nhập khẩu pháo hiệu hàng hải**  5. **Đáp ứng các điều kiện về phòng cháy, chữa cháy** theo quy định của pháp luật. yêu cầu đáp ứng điều kiện về phóng cháy chữa cháy | Quy định này chỉ mang tính dẫn chiếu mà không có đặc thù riêng. Việc đáp ứng yêu cầu phòng cháy chữa cháy là điều mà mọi doanh nghiệp đều phải thực hiện, không riêng gì lĩnh vực này. | Đề nghị bỏ quy định tại khoản 5 Điều 22 nếu không có đặc thù. |
|  | **Thủ tục cấp phép nhập khẩu pháo hiệu hàng hải tại Điều 23** | Việc cấp phép nhập khẩu pháo hiệu hàng hải cần có ý kiến của 3 cơ quan bao gồm Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. Tuy nhiên, dự thảo lại **không có quy định rõ ràng về tiêu chí chấp thuận hay không chấp thuận** của các cơ quan này.  Dự thảo có đề cập đến một số tiêu chí gồm: (1) có giấy chứng nhận chất lượng tại khoản 3 Điều 22 và khoản 1 Điều 23; (2) còn hạn sử dụng tại khoản 3 Điều 23; và (3) có nguồn gốc rõ ràng tại khoản 3 Điều 23. Tuy nhiên, nếu chỉ cần kiểm tra 3 tiêu chí này thì chắc chắn không cần đến ý kiến của 3 Bộ, mà chỉ cần một cơ quan là đủ. Như vậy, có thể hiểu rằng ngoài 3 tiêu chí trên, vẫn còn các tiêu chí khác để nhà nước chấp thuận/không chấp thuận đơn xin nhập khẩu của doanh nghiệp.  Các tiêu chí đó là gì? được thể hiện như thế nào trong đơn đề nghị nhập khẩu pháo hiệu (về chủng loại, số lượng, nước sản xuất, quy cách, đặc điểm, công dụng, ký mã hiệu, thời hạn nhập khẩu?) hay trong báo cáo về tình hình nhập khẩu của năm trước đó và bản theo dõi Giấy phép nhập khẩu của Chi cục Hải quan?  Việc không có tiêu chí rõ ràng có thể dẫn đến tình trạng doanh nghiệp nộp đơn theo kiểu "hú họa", được thì được không được thì thôi. Điều này gây ra rủi ro lớn cho hoạt động kinh doanh. Ví dụ, doanh nghiệp buộc phải đặt hàng đối tác nước ngoài, rồi nộp hồ sơ xin phép tại cơ quan nhà nước của Việt Nam nhưng không rõ mình có được chấp nhận không. Sau khi được phép thì mới quay lại đối tác nước ngoài để lấy hàng. Nếu đối tác không thể chờ và bán hàng đó cho người khác thì doanh nghiệp sẽ phải mua hàng khác (và phải làm lại đơn xin nhập khẩu khác).  Nếu các tiêu chí xác định được rõ ràng thì doanh nghiệp có thể tiên liệu trước kết quả trả lời của cơ quan nhà nước, từ đó có phương án kinh doanh, đàm phán với đối tác cho phù hợp. | **Đề nghị quy định rõ các tiêu chí khác**, ngoài 3 tiêu chí nêu trên về việc chấp thuận/không chấp thuận nhập khẩu pháo hiệu.  Các tiêu chí này có liên quan đến cơ quan nào thì cơ quan đó sẽ được lấy ý kiến trong quá trình xem xét hồ sơ. |