

Số: **1915** /PTM-PC

Hà Nội, ngày 09 tháng 8 năm 2017

Vv: góp ý Dự thảo Nghị định
quy định bảo vệ công trình hàng hải

Kính gửi: Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông
Bộ Giao thông vận tải

Trả lời Công văn số 7585/BGTVT-KCHT của Bộ Giao thông vận tải ngày 12/7/2017 về việc đề nghị góp ý Dự thảo Nghị định quy định bảo vệ công trình hàng hải (sau đây gọi tắt là Dự thảo), Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, có một số ý kiến như sau:

1. Về xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi bảo vệ công trình hàng hải (Điều 8)

Theo quy định tại khoản 3 Điều 8 Dự thảo thì trước khi lập đề xuất dự án, lập báo cáo đầu tư xây dựng công trình thiết yếu, chủ đầu tư phải thực hiện thủ tục để xin chấp thuận việc công trình thiết yếu trong phạm vi bảo vệ công trình hàng hải.

Đề nghị Ban soạn thảo xem xét quy định trên ở các vấn đề sau:

- Về sự chồng lấn trong thủ tục chấp thuận

Trong trường hợp, các công trình thiết yếu được quy định tại khoản 1 Điều 8 thuộc trường hợp phải xin chấp thuận chủ trương đầu tư theo quy định tại Luật đầu tư 2014 thì chủ đầu tư sẽ phải thực hiện hai thủ tục: xin chấp thuận chủ trương đầu tư (theo quy định của Luật đầu tư) và thủ tục xin chấp thuận của Cục Hàng hải Việt Nam liên quan đến bảo vệ công trình hàng hải (quy định tại Nghị định này).

Theo quy định của Luật đầu tư 2014 thì trong thủ tục phê duyệt chủ trương đầu tư, cơ quan đăng ký đầu tư sẽ lấy ý kiến của các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan để sử dụng làm cơ sở thẩm định dự án đầu tư. Như vậy, trong trường hợp dự án đầu tư có ảnh hưởng đến công trình hàng hải, thì cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành có thể có ý kiến đối với cơ quan đăng ký đầu tư về việc có được xây dựng công trình ở trong phạm vi bảo vệ công trình hàng hải hay không. Việc gộp chung thủ tục cho ý kiến của cơ quan quản lý chuyên ngành trong thủ tục về đầu tư sẽ giảm được thủ tục hành chính, tạo thuận lợi cho các nhà đầu tư.

Vì vậy, đề nghị Ban soạn thảo điều chỉnh lại quy định này theo hướng phân tách thành hai trường hợp:

- Trường hợp công trình thiết yếu thuộc dự án phải xin chấp thuận chủ trương đầu tư, thì Cục Hàng hải Việt Nam sẽ cho ý kiến trong quá trình cơ quan đăng ký đầu tư xem xét hồ sơ;
- Trường hợp công trình thiết yếu không thuộc dự án phải xin chấp thuận chủ trương đầu tư, thì áp dụng quy định trình tự thủ tục quy định tại khoản 3 Điều 8 Dự thảo.

- *Về tính minh bạch:*

Quy định về trình tự thủ tục xin chấp thuận của Cục Hàng hải Việt Nam chưa làm rõ *các tiêu chí* mà cơ quan có thẩm quyền sẽ xem xét để chấp thuận hoặc từ chối cho phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi bảo vệ công trình hàng hải. Điều này có thể tạo ra dư địa của tình trạng nhũng nhiễu, gây khó khăn cho chủ đầu tư.

Vì vậy, đề nghị Ban soạn thảo quy định rõ ràng về tiêu chí để cơ quan có thẩm quyền xem xét quyết định chấp thuận hoặc không chấp thuận xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi bảo vệ hàng hải.

- *Về hồ sơ trong thủ tục xin chấp thuận:*

Theo quy định tại điểm d khoản 3 thì trong Hồ sơ phải có “Biên bản thống nhất với chủ công trình hàng hải nơi công trình thiết yếu sẽ xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình hàng hải”.

Quy định này cần được cân nhắc, xem xét ở một số điểm sau:

- Quy định này có thể hiểu là sự đồng ý của chủ công trình hàng hải là một trong các căn cứ để cơ quan có thẩm quyền xem xét có chấp thuận cho xây dựng công trình thiết yếu hay không. Trong khi đó, về bản chất việc quy định chủ đầu tư công trình xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình hàng hải phải *phải xin ý kiến* cơ quan nhà nước có thẩm quyền về việc xây dựng này (suy đoán) là nhằm đảm bảo việc các công trình xây dựng trong phạm vi bảo vệ này vẫn có thể đảm bảo an toàn/phòng tránh rủi ro cho các công trình hàng hải, tức là việc xem xét chấp thuận phải dựa vào những tiêu chí khách quan để đánh giá tính an toàn, mức độ tác động của việc xây dựng này tới các công trình hàng hải để đưa ra quyết định chấp thuận hay không. Biên bản thống nhất với chủ công trình hàng hải nơi công trình thiết yếu sẽ xây dựng thể hiện ý chí chủ quan của chủ công trình hàng hải, hoàn toàn không phải là *yếu tố khách quan* để xác định được tính an toàn của các công trình khi xây dựng trong phạm vi này;
- Các công trình thiết yếu được xem là những công trình quan trọng phục vụ cho các lợi ích công cộng, do đó trong nhiều trường hợp phải nhất thiết xây dựng. Nếu vì lý do không thống nhất được với chủ công trình

hàng hải (điều này hoàn toàn có thể xảy ra), chủ đầu tư không xây dựng được các công trình này thì không chỉ lợi ích của chủ đầu tư bị ảnh hưởng mà các lợi ích công cộng cũng sẽ chịu tác động. Do đó, yêu cầu chủ đầu tư phải có biên bản thống nhất này khi xin ý kiến chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền là chưa hợp lý.

- Trên thực tế, do khả năng ảnh hưởng của công trình thiết yếu tới hoạt động của công trình hàng hải liên quan, việc xem xét ý kiến của chủ công trình hàng hải có thể là cần thiết, hợp lý. Tuy nhiên, trong mọi trường hợp, việc quy định về “quyền phủ quyết” của chủ công trình hàng hải như trong Dự thảo là bất hợp lý, trao “quyền lực” cho chủ công trình hàng hải một cách không công bằng và thiếu căn cứ.

Từ các phân tích trên, đề nghị Ban soạn thảo cân nhắc, xem xét:

- Bỏ quy định trong hồ sơ phải có “Biên bản thống nhất với chủ công trình hàng hải nơi công trình thiết yếu sẽ xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình hàng hải”, tức là bỏ điểm d khoản 3 Điều 8 Dự thảo; và
- Bổ sung quy định về việc cơ quan có thẩm quyền phải tham vấn ý kiến của chủ công trình hàng hải trong quá trình xem xét chấp thuận việc xây dựng công trình thiết yếu.

2. Giải quyết sự cố trong bảo vệ công trình hàng hải (Điều 11)

Điều 11 Dự thảo quy định về việc giải quyết sự cố trong bảo vệ công trình hàng hải, theo đó: khi phát hiện sự cố thì người khai thác quản lý công trình hàng hải/người phát hiện phải báo cho Cảng vụ hàng hải, Giám đốc Cảng vụ hàng hải sẽ chỉ đạo chủ đầu tư người quản lý khai thác công trình áp dụng các biện pháp cần thiết để bảo vệ công trình hàng hải, giảm thiểu tổn hại, đồng thời báo cho các cơ quan có liên quan.

Theo như quy định trên thì khi gặp sự cố, người khai thác công trình hàng hải sẽ không được xử lý sự cố ngay mà phải báo cáo cho Cảng vụ Hàng hải và cơ quan này sau khi xem xét (mà cũng không rõ sẽ xem xét trong bao lâu) sẽ quay trở lại chỉ đạo người khai thác công trình hàng hải áp dụng các biện pháp cần thiết để khắc phục sự cố. Điều này sẽ khiến cho quy trình giải quyết sự cố bị kéo dài và có thể gây tổn hại lớn cho công trình khi không được xử lý kịp thời trong khi dù có theo quy trình này hay không thì cuối cùng cũng vẫn là chủ đầu tư, người quản lý khai thác công trình thực hiện các biện pháp xử lý chứ không phải ai khác. Về cách thức xử lý thì đã có phương án bảo vệ công trình hàng hải (đã có ý kiến của Cảng vụ Hàng hải) đã được phê duyệt trước đó, và người quản lý khai thác công trình khi xử lý phải tuân thủ phương án này. Hơn nữa, chỉ đạo của Cảng vụ đối với người quản lý khai thác công

trình để xử lý sự cố như trong Điều 11 trên thực tế cũng phải dựa trên các phương án bảo vệ này.

Vì vậy, để đảm bảo hoạt động giải quyết sự cố nhanh chóng và hiệu quả, đề nghị Ban soạn thảo sửa đổi Điều 11 theo hướng: Khi gặp sự cố xảy ra, người quản lý khai thác công trình hàng hải áp dụng các phương án bảo vệ công trình hàng hải đã được phê duyệt và báo cáo ngay với Cảng vụ hàng hải tại khu vực, các cơ quan nhà nước khác có liên quan để có chỉ đạo và hỗ trợ các biện pháp cần thiết.

3. Góp ý khác

- Về chấp thuận nội dung trong quy hoạch có ảnh hưởng đến phạm vi bảo vệ công trình hàng hải (Điều 7).

Khoản 3 Điều 7 Dự thảo quy định về trình tự xử lý hồ sơ của các cơ quan nhà nước là Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam, các Bộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh. Việc Dự thảo quy định chi tiết về thời gian xử lý, trả lời hồ sơ giữa Bộ Giao thông vận tải và Cục Hàng hải Việt Nam là không cần thiết, bởi vì đây là hoạt động xử lý công việc nội bộ trong cùng một cơ quan (Bộ Giao thông vận tải).

Vì vậy, đề nghị Ban soạn thảo bỏ quy định về thời gian xử lý hồ sơ và cho ý kiến giữa Bộ Giao thông vận tải và Cục Hàng hải Việt Nam (bỏ điểm a và b của khoản 3 Điều 7).

- Về phương án bảo vệ công trình hàng hải: Khoản 2 Điều 9 Dự thảo quy định dự thảo nội dung phương án bảo vệ công trình hàng hải của tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng công trình hàng hải phải được Cảng vụ cho ý kiến; Cảng vụ phải có văn bản trả lời về việc này trong vòng 05 ngày, nội dung nào chưa thống nhất thì nêu rõ lý do.

Quy định này có điểm chưa rõ: (i) nếu Cảng vụ không thống nhất thì tổ chức, cá nhân có được thông qua phương án bảo vệ không? Nếu Cảng vụ không thống nhất một phần phương án thì tổ chức, cá nhân có phải sửa lại không, sửa lại như thế nào, sau khi sửa có phải xin ý kiến lại không? Cảng vụ dựa vào tiêu chí nào để thống nhất hay không thống nhất với phương án bảo vệ do tổ chức, cá nhân dự thảo?

Trên thực tế, thủ tục này thực chất là một thủ tục phê duyệt/cấp phép (phải chờ Cảng vụ có ý kiến đồng ý thống nhất mới được thông qua). Do đó, những nội dung nói trên cần phải được quy định chi tiết nhằm bảo đảm quyền của tổ chức, cá nhân và tính minh bạch của thủ tục cấp phép.

Vì vậy, đề nghị Ban soạn thảo quy định rõ các nội dung cơ bản của trình tự phê duyệt này (tiêu chí phê duyệt, xử lý với các trường hợp chưa thống nhất...)

Trên đây là một số ý kiến ban đầu của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam đối với Dự thảo Nghị định quy định bảo vệ công trình hàng hải. Rất mong cơ quan soạn thảo cân nhắc để chỉnh sửa, hoàn thiện Dự thảo này.

Trân trọng cảm ơn sự hợp tác của quý Cơ quan. *qt*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ, Bộ Tư pháp;
- Chủ tịch Vũ Tiến Lộc (để báo cáo);
- Lưu VT, PC



**TL. CHỦ TỊCH
TRƯỞNG BAN
THUỘC BAN PHÁP CHẾ**

Nguyễn Thị Thu Trang

Trên đây là một số ý kiến ban đầu của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam đối với Dự thảo Nghị định quy định bảo vệ công trình hàng hải. Rất mong có quan sota thảo cần nhắc để chỉnh sửa, hoàn thiện Dự thảo này.

Trân trọng cảm ơn sự hợp tác của quý Cơ quan.

TRƯỜNG BAN
PHÒNG THƯƠNG MẠI VÀ CÔNG NGHIỆP VIỆT NAM



TRƯỜNG BAN PHÁP CHẾ

TR. CHỦ TỊCH

- Nơi nhận:
- Như trên;
 - Văn phòng Chính phủ, Bộ Tư pháp;
 - Chủ tịch Vũ Tiến Lộc (để báo cáo);
 - Lưu VT, PC.