

Hà Nội, ngày 15 tháng 5 năm 2023

TỔNG HỢP, GIẢI TRÌNH, TIẾP THU VÀ XỬ LÝ CÁC Ý KIẾN ĐÓNG GÓP
Dự thảo thay thế Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp chế tạo phao neo, phao
tín hiệu (QCVN 72: 2014/BGTVT)

T.T	Chương/ Điều	Nội dung góp ý	Ý kiến xử lý
1. Cục Hàng Hải Việt Nam 2. Tổng công ty Đảm bảo An toàn Hàng hải Miền Bắc 3. Tổng công ty Đảm bảo An toàn Hàng hải Miền Nam			
1	1.3.4 Chương I	Các phao báo hiệu trên luồng định kỳ hàng năm và trong các trường hợp sự cố đột xuất phải được bảo dưỡng, sửa chữa để đảm bảo các đặc tính kỹ thuật phù hợp với Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu hàng hải. Công tác sửa chữa có thể được thực hiện ngay tại vị trí bố trí phao đối với các trường hợp sửa chữa nhỏ hoặc đưa về bờ để sửa chữa, sau đó tiếp tục thay thả trở lại luồng đối với các trường hợp yêu cầu sửa chữa không thực hiện được ngoài hiện trường. Việc bảo dưỡng, sửa chữa phao báo hiệu hàng hải phụ thuộc nhiều vào điều kiện khí tượng thủy văn và thường phải thực hiện rất khẩn trương do đó nội dung yêu cầu “ <i>phao ngừng hoạt động hoặc rời khỏi vị trí làm việc, chủ phao phải thông báo cho cơ quan đăng kiểm biết và ghi vào hồ sơ</i> ” cũng như “ <i>Thủ tục dừng hoạt động và kế hoạch bảo dưỡng phải được cơ quan Đăng kiểm xem xét và xác nhận</i> ” như đã nêu tại mục 1.3.4 chương I cũng như các thủ tục kiểm tra, xác nhận hàng năm, chu kỳ, định kỳ như nội dung của quy chuẩn là không phù hợp với	Xin tiếp thu và giải thích như sau: Quy định này không phải là để áp dụng trong mọi trường hợp phao ngừng hoạt động để sửa chữa hay bảo dưỡng thông thường mà chỉ áp dụng trong trường hợp phao ngừng hoạt động nên không kiểm tra để duy trì cấp nữa (ví dụ trường hợp phao không được sử dụng để neo tàu hoặc để báo hiệu mà chuyển về cất giữ trên bờ). Trường hợp này, chủ phao phải báo đăng kiểm để không kiểm tra duy trì cấp và khi muốn đưa phao trở lại hoạt động thì nếu có căn cứ về kế hoạch bảo dưỡng và kiểm tra xác nhận thì Đăng kiểm sẽ kiểm tra và cấp giấy chứng nhận để khôi phục lại hoạt động của phao. Mục đích của việc thông báo cho đăng kiểm và trình kế hoạch bảo dưỡng này chỉ nhằm mục đích thuận tiện hơn trong việc kiểm tra để khôi phục hoạt động cho phao (khi đã quá hạn kiểm tra của đăng kiểm). Trường hợp phao đang hoạt động bình thường, còn hạn đăng kiểm thì việc bảo dưỡng thông thường không phải báo đăng kiểm. Xin được sửa lại quy định này như sau cho rõ hơn: 1.3.4 Ngừng hoạt động và khôi

T.T	Chương/ Điều	Nội dung góp ý	Ý kiến xử lý
		thực tế, phát sinh thêm thủ tục, kéo dài thời gian thực hiện. Đặc biệt đối với trường hợp phao bị sự cố đột xuất (đâm va, đứt trôi...) thì việc khắc phục sự cố, thiết lập báo hiệu thay thế sẽ vướng các thủ tục này dẫn đến không thể chủ động, triển khai khắc phục trong thời gian ngắn để đáp ứng yêu cầu bảo đảm an toàn hàng hải cho các phương tiện hành hải.	<p>phục hoạt động trở lại</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Khi ngừng hoạt động hoặc ngừng khai thác, chủ phao phải thông báo cho Đăng kiểm biết để lưu ý về tình trạng kiểm tra của phao. Tất cả các kiểm tra trong giai đoạn phao ngừng hoạt động có thể được hoãn lại cho đến khi phao được đưa vào sử dụng trở lại. Thủ tục ngừng hoạt động và kế hoạch duy trì tình trạng kỹ thuật của phao trong quá trình ngừng hoạt động có thể được gửi cho Đăng kiểm để xem xét và kiểm tra xác nhận. 2 Trong trường hợp phao phải ngừng hoạt động trong thời gian dài (từ 6 tháng trở lên), thì những yêu cầu đối với việc kiểm tra để phục hồi hoạt động phải được xem xét riêng. Phải lưu ý tới trạng thái kỹ thuật của phao vào lúc bắt đầu ngừng hoạt động, thời gian ngừng hoạt động và điều kiện mà phao được bảo dưỡng trong giai đoạn đó. 3 Nếu công việc chuẩn bị và quy trình ngừng hoạt động của phao được trình cho Đăng kiểm để xem xét và được kiểm tra xác nhận lại hàng năm, thì có thể xem xét để khấu trừ một phần thời gian ngừng hoạt động trong tính toán thời hạn của chu kỳ kiểm tra hoặc thay đổi yêu cầu của nội dung kiểm tra phục hồi hoạt động. 4 Để đưa phao trở lại hoạt động phải tiến hành kiểm tra phục hồi hoạt động không phụ thuộc Đăng kiểm đã được thông báo trước rằng phao đã ngừng hoạt động hay chưa.
2	Phụ lục	Việc quy định “vị trí” của phao tín hiệu theo “ <i>Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật phao tín hiệu</i> ” là chưa phù hợp với thực tế của phao báo hiệu hàng hải, hiện tại các	Xin giữ nguyên vì hệ phao bao gồm phao xích và neo giữ, các hệ neo giữ và xích được tính toán phụ thuộc vào thông số từ thông kê khí hậu thủy văn theo vị trí đó. Có thể sang vùng khác là

T.T	Chương/ Điều	Nội dung góp ý	Ý kiến xử lý
		phao báo hiệu hàng hải đều được sử dụng luân phiên cho nhiều vị trí bố trí, thậm chí trên các tuyến luồng, các vùng biển khác nhau để đảm bảo tiết kiệm chi phí đầu tư. Việc quy định này dẫn đến phải bố trí tối thiểu 01 phao luân chuyển phục vụ sản xuất cho 01 vị trí chỉ định, tăng chi phí đầu tư.	thừa bền nhưng cũng có thể chưa thỏa mãn nên nếu có thay đổi cần phải có sự tính nghiệm chuyển đổi. Các phao có kích thước giống nhau và khai thác cùng 1 vùng thì có thể sử dụng thay thế lẫn nhau.
3		Căn cứ thực tế sản xuất của doanh nghiệp, ngày 29/9/2014, Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc đã có văn bản số 486/TCTBĐATHHMB-KTCD báo cáo Bộ Giao thông vận tải về những bất cập, hạn chế khi áp dụng Quy chuẩn và kiến nghị không áp dụng quy chuẩn đối với đối tượng phao báo hiệu hàng hải và ngày 01/10/2014 Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản số 12344/BGTVT-KHCN cho phép chưa áp dụng Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 72:2014/BGTVT về phân cấp và chế tạo phao neo, phao tín hiệu đối với các đối tượng là các phao báo hiệu hàng hải (bao gồm: phao báo hiệu, thiết bị gắn trên phao,...).	Xin được giữ nguyên vì việc này chỉ liên quan đến các phao tín hiệu hiện có và Bộ GTVT cho phép hoãn đối với các phao hiện có.
4		Đề nghị không áp dụng Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và chế tạo phao neo, phao tín hiệu (<i>Sửa đổi, bổ sung QCVN 72:2014/BGTVT</i>) đối với đối tượng là các phao báo hiệu hàng hải là tài sản do các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải quản lý, phục vụ cung ứng dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải. <u>Lý do:</u> Phao báo hiệu hàng hải mà Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc quản lý được thiết kế, chế tạo là những kết cấu nổi, có đặc tính báo hiệu ban ngày (hình dáng, màu sắc, dấu hiệu đỉnh, số	Xin được giữ nguyên vì để được chứng nhận về an toàn thì phao phải được kiểm tra theo quy định. Việc đăng kiểm cho các phao cũng chính là để đảm bảo an toàn, gác chặn cho công tác kiểm duyệt đầu tư, trang bị các phao báo hiệu hàng hải đảm bảo không bị các sự cố dẫn đến hư hỏng, chìm đắm mất hệ thống tín hiệu.

T.T	Chương/ Điều	Nội dung góp ý	Ý kiến xử lý
		<p>hiệu) và lắp đặt các thiết bị báo hiệu (ánh sáng, vô tuyến...) theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu hàng hải. Phao báo hiệu hàng hải hoạt động độc lập, không liên kết, đầu nổi với bất cứ phương tiện, công trình nào khác; trên phao không bố trí người điều khiển, vận hành mà các công tác quản lý vận hành phao được thực hiện bởi các công nhân và phương tiện chuyên dùng của Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc. Hiện tại, các phao báo hiệu hàng hải của Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc đều được thi công đóng mới trên cơ sở thiết kế điển hình đã được Đăng kiểm Việt Nam kiểm tra, cấp giấy chứng nhận; qua nhiều năm sử dụng các phao được thi công theo thiết kế điển hình này đều đảm bảo ổn định, khai thác an toàn.</p> <p>Thực hiện nhiệm vụ được Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam giao trên cơ sở Định mức kinh tế kỹ thuật trong lĩnh vực cung ứng dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải, định kỳ các phao báo hiệu hàng hải đều được tổ chức kiểm tra, bảo trì (tối thiểu 5 lần bảo trì/tháng) và mỗi năm đều được sửa chữa. Định kỳ hàng quý, Cục Hàng hải Việt Nam đều tiến hành công tác kiểm tra giám sát thực tế đối với hệ thống báo hiệu hàng hải của Tổng công ty. Thực tế nhiều năm qua, Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc đều đã thực hiện tốt trách nhiệm của mình trong việc kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa hư hỏng phao báo hiệu; đảm bảo đáp ứng các tiêu chí đánh giá, nghiệm thu chất lượng dịch vụ sự nghiệp công bảo</p>	

T.T	Chương/ Điều	Nội dung góp ý	Ý kiến xử lý
		đảm an toàn hàng hải theo quy định.	
5		<p>Đề nghị không áp dụng Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và chế tạo phao neo, phao tín hiệu (<i>Sửa đổi, bổ sung QCVN 72:2014/BGTVT</i>) đối với đối tượng là các phao báo hiệu hàng hải</p> <p><u>Lý do:</u> Số lượng phao báo hiệu hàng hải nhiều, trải dài khắp cả nước việc thực hiện kiểm tra của cơ quan đăng kiểm sẽ phát sinh thêm kinh phí ngân sách nhà nước để thực hiện công tác đăng kiểm (<i>di chuyển, kiểm tra, phí đăng kiểm...</i>) với nhiều tuyến luồng công tác bảo dưỡng, sửa chữa phao báo hiệu được thực hiện trực tiếp trên luồng: Luồng Sài Gòn-Vũng Tàu; luồng Vũng Tàu - Thị Vải; luồng Định An – Sông Hậu....và một số tuyến luồng không có cơ quan đăng kiểm đóng tại đó (Phú Quý, Bến Đầm – Côn Đảo, Năm Căn – Cà Mau...).</p>	<p>- Xin được giữ nguyên vì để được chứng nhận về an toàn thì phao phải được kiểm tra theo quy định.</p> <p>- Việc đăng kiểm cho các phao cũng chính là để đảm bảo an toàn, gác chắn cho công tác kiểm duyệt đầu tư, trang bị các phao báo hiệu hàng hải đảm bảo không bị các sự cố dẫn đến hư hỏng, chìm đắm mất hệ thống tín hiệu.</p> <p>- Các khu vực trên cả nước đều có các Chi cục đăng kiểm.</p>
6		<p>Đề nghị không áp dụng QCVN 72:2014/BGTVT đối với phao tín hiệu (báo hiệu hàng hải).</p> <p><u>Lý do:</u> Hệ thống phao báo hiệu hàng hải được thiết kế lắp đặt phù hợp QCVN 20: 2015/BGTVT được Cục Hàng hải Việt Nam kiểm tra xét duyệt. Chất lượng hoạt động của hệ thống phao báo hiệu hàng hải trên luồng hàng hải hàng quý, năm đều được đánh giá xác nhận của các cơ quan hữu quan như Cảng vụ hàng hải, Hoa Tiêu hàng hải, Biên phòng (<i>các khu vực không có Cảng vụ</i>) tại các khu vực thiết lập luồng hàng hải và được Cục Hàng hải Việt Nam đánh giá nghiệm thu hàng năm theo đúng quy định tại Thông tư</p>	<p>Xin được giữ nguyên vì không có sự chồng chéo giữa quy định về an toàn và quy định về chức năng báo hiệu.</p>

T.T	Chương/ Điều	Nội dung góp ý	Ý kiến xử lý
		<p>42/2019/TT-BGTVT ngày 30/10/2019, Thông tư 27/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 sửa đổi bổ sung một số điều của Thông tư 42/2019/TT-BGTVT của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chí, kiểm tra, giám sát, đánh giá nghiệm thu chất lượng dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải. Nếu áp dụng QCVN 72:2014/BGTVT sẽ dẫn đến sự chồng chéo trong quản lý kỹ thuật giữa Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đăng kiểm Việt Nam gây thêm khó khăn bất cập cho việc khai thác vận hành Hệ thống báo hiệu hàng hải trên các tuyến luồng hàng hải trong cả nước nói chung.</p>	