|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**  Số: /BC-BGTVT | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**  *Hà Nội, ngày tháng năm 2023* |

**Dự thảo**

**BÁO CÁO TỔNG KẾT THI HÀNH**

**BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM NĂM 2015**

Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua tại kỳ họp thứ 10, Quốc hội XIII ngày 25/11/2015 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2017 gồm: 20 chương, 341 điều, điều chỉnh hoạt động hàng hải như tàu biển, thuyền viên, cảng biển, cảng cạn, vận tải biển, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường và quản lý nhà nước hàng hải. Trên cơ sở kế thừa và phát triển các nội dung của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 *(sau đây viết tắt là Bộ luật 2015)* đã bổ sung các chế định mới để đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn, bảo đảm nhu cầu lưu thông hàng hóa, hành khách trong nước, nước ngoài và phù hợp với chủ trương, chính sách của Đảng trong lĩnh vực hàng hải. Có thể khẳng định, sau hơn 06 năm thực hiện, Bộ luật 2015 đã thực sự khẳng định được vai trò là văn bản pháp lý trung tâm của hệ thống pháp luật hàng hải, giữ vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về hàng hải; góp phần thúc đẩy tiến trình phát triển, hội nhập của lĩnh vực hàng hải Việt Nam, ngành giao thông vận tải nói riêng và nền kinh tế quốc dân nói chung trong tình hình mới.

**Phần thứ nhất**

**KẾT QUẢ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN**

**BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM**

**A. TRIỂN KHAI THỰC HIỆN BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM**

**I. Tình hình xây dựng văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành**

Thực thi Bộ luật 2015, Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) và các Bộ, ngành liên quan đã hoàn thiện xây dựng các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành theo nội dung được Bộ luật 2015 giao. Đến nay, các văn bản hướng dẫn chi tiết Bộ luật 2015 đã được ban hành gồm: 34 văn bản QPPL (*17 Nghị định, 17 Thông tư của các Bộ trưởng*) (Chi tiết tại Phụ lục I kèm theo Báo cáo).

Nhìn chung, các văn bản quy phạm pháp luật (VBQPPL) hướng dẫn, triển khai thi hành Bộ luật 2015 đã đáp ứng được yêu cầu về nội dung, hình thức, trình tự thủ tục và thẩm quyền ban hành; tạo cơ sở pháp lý cho công tác xây dựng, triển khai thực hiện chiến lược, quy hoạch phát triển lĩnh vực hàng hải, góp phần vào công cuộc phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh của đất nước.

Ngoài pháp luật quốc gia, hoạt động hàng hải của mỗi quốc gia còn bị điều chỉnh bởi các điều ước, thỏa thuận quốc tế khi nước mình đã ký kết hoặc gia nhập. Do đó, việc ký kết, gia nhập các điều ước, thỏa thuận quốc tế về hàng hải cũng như vận dụng một cách hợp lý các tập quán, thông lệ hàng hải quốc tế giữ vai trò không kém phần quan trọng trong hoàn thiện pháp luật hàng hải của mỗi quốc gia. Vì vậy, các cơ quan quản lý nhà nước đã chủ động nghiên cứu đề xuất việc ký kết, gia nhập các điều ước, thỏa thuận quốc tế về hàng hải. Đến nay, Việt Nam gia nhập là thành viên của 26 công ước quốc tế, 28 hiệp định vận tải biển và 34 thỏa thuận hàng hải với các nước (Chi tiết tại Phụ lục III, IV, V kèm theo Báo cáo).

**II. Công tác tuyên truyền, phổ biến Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn thi hành**

Công tác tuyên truyền, phổ biến Bộ luật 2015 và các VBQPPL hướng dẫn thi hành được xác định là công tác trọng tâm, thường xuyên, đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của các cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia trong hoạt động hàng hải.

Trong giai đoạn từ năm 2015 đến nay, công tác tuyên truyền phổ biến pháp luật được đẩy mạnh thông qua nhiều hình thức như tổ chức hội nghị, hội thảo tuyên truyền phổ biến, lấy ý kiến, trao đổi nhằm tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện; để tạo thuận lợi cho mọi tổ chức, cá nhân tham gia trong lĩnh vực hàng hải, Bộ luật 2015 đã được dịch sang tiếng Anh ngay trong năm 2016. Ngoài ra, các hình thức tuyên truyền như in ấn các tờ rơi, ấn phẩm, tài liệu để phát cho các thuyền trưởng, đại lý, chủ tàu và trực tiếp giải đáp các vướng mắc, phát sinh trong quá trình thực hiện cũng được áp dụng. Đồng thời, đã tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật thông qua các hình thức như đăng tải, cập nhật thường xuyên các văn bản quy phạm pháp luật trên Cổng thông tin điện tử, Trang thông tin điện tử của các cơ quan, đơn vị; thực hiện các cuộc đối thoại doanh nghiệp trực tuyến hoặc thông qua các nền tảng công nghệ (zoom, team).

Thông qua các hình thức tuyên truyền nói trên ý thức chấp hành pháp luật của công chức, viên chức, tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động hàng hải trong toàn ngành đã được nâng cao; việc tuân thủ pháp luật đã có tác động thiết thực và hiệu quả đối với hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

**III. Công tác cải cách hành chính**

Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn đã góp phần thúc đẩy tiến trình cải cách hành chính về hàng hải theo chủ trương của Chính phủ. Điều này đã góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực hàng hải, tạo thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng hải. Công tác cải cách hành chính trong lĩnh vực hàng hải được tập trung triển khai trên cả 6 nội dung: cải cách thể chế; cải cách thủ tục hành chính; cải cách tổ chức bộ máy hành chính; xây dựng đội ngũ cán bộ, công chức; cải cách tài chính công và hiện đại hóa nền hành chính. Đặc biệt, trong công tác cải cách thể chế và cải cách thủ tục hành chính, các cơ quan quản lý chuyên ngành đã hoàn thành kế hoạch cải cách thể chế đề ra, không ngừng hoàn thiện hệ thống thể chế thuộc lĩnh vực hàng hải theo hướng xây dựng một nền hành chính dân chủ, công khai, minh bạch đảm bảo được tính thực thi của pháp luật. Trong quá trình hoàn thiện thể chế trong lĩnh vực hàng hải, đối với các VBQPPL có thủ tục hành chính đều được cơ quan chủ trì soạn thảo tiến hành đánh giá đầy đủ tác động của thủ tục hành chính về sự cần thiết, tính hợp hiến, hợp pháp và chi phí thực hiện theo quy định, đảm bảo các TTHC được quy định rõ ràng, đơn giản nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp trong hoạt động sản xuất kinh doanh.

Việc cắt giảm, nâng cao chất lượng thủ tục hành chính; đơn giản hóa về trình tự, cách thức, hồ sơ, rút ngắn thời gian giải quyết thủ tục; giảm chi phí thực hiện thủ tục hành chính; tiếp nhận, xử lý nhanh các phản ảnh, kiến nghị của người dân và doanh nghiệp trong việc thực hiện thủ tục hành chính được thực hiện một cách thường xuyên, liên tục. Trong giai đoạn từ 2016 - 2022, số lượng thủ tục hành chính được bãi bỏ là 23 thủ tục. Việc cung cấp dịch vụ công trực tuyến cũng được tăng cường, đẩy mạnh. Trên cơ sở các quy định của văn bản quy phạm pháp luật, các cơ quan, đơn vị đã xây dựng lộ trình và triển khai cung cấp các dịch vụ công trực tuyến ở các mức độ. Hiện nay, có 79 TTHC đã được cung cấp dịch vụ công trực tuyến, trong đó, 11 thủ tục hành chính đối với tàu thuyền vào, rời cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi đã được cung cấp dịch vụ công mức độ 4 thông qua Cổng thông tin một cửa quốc gia trên toàn quốc kể từ tháng 7/2018 và 42 thủ tục hành chính khác được cung cấp dịch vụ công mức độ 4 (theo quy định mới là dịch vụ công toàn trình) đã tích hợp lên Cổng dịch vụ công quốc gia.

**IV. Công tác kiểm tra, theo dõi thi hành pháp luật**

Công tác kiểm tra, theo dõi thi hành pháp luật về hàng hải được thực hiện thường xuyên, liên tục. Công tác theo dõi thi hành pháp luật được thực hiện thông qua việc rà soát tình hình tổ chức triển khai thi hành VBQPPL, tình hình tuân thủ pháp luật để kịp thời phát hiện và điều chỉnh những tồn tại, hạn chế mà các tổ chức, cá nhân gặp phải trong quá trình thi hành pháp luật. Đồng thời, kịp thời hướng dẫn các tổ chức, cá nhân thực hiện để bảo đảm tính chính xác, thống nhất trong áp dụng pháp luật nhằm nâng cao hơn nữa hiệu quả thi hành pháp luật.

Bên cạnh đó, việc thực thi nghĩa vụ kiểm tra nhà nước cảng biển, kiểm tra nhà nước tàu mang cờ và quyền kiểm tra của quốc gia ven biển được thực hiện bảo đảm theo quy định.

**B. KẾT QUẢ THỰC HIỆN CÁC QUY ĐỊNH CỦA BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM**

**I. Công tác quản lý nhà nước về hàng hải**

*1. Chính sách của Nhà nước về phát triển hàng hải*

Việt Nam có rất nhiều lợi thế để phát triển ngành kinh tế hàng hải, tiềm năng sẵn có với chiều dài trên 3.260 km đường bờ biển. Vì vậy, các chính sách quy định tại Bộ luật 2015 đã tạo điều kiện để thúc đẩy ngành hàng hải phát triển, tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế biển và bảo vệ tổ quốc. Các chính sách đã khuyến khích, thu hút đầu tư từ các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước đầu tư xây dựng, khai thác và phát triển cảng biển, phát triển đội tàu, nguồn nhân lực hàng hải, đẩy mạnh hợp tác quốc tế…góp phần bảo vệ các vùng biển, đảo bền vững phục vụ mục tiêu xây dựng, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh; các hoạt động hàng hải của tổ chức, cá nhân trong nước cũng như nước ngoài được bảo hộ khuyến khích phát triển theo quy định của Bộ luật 2015.

*2. Công tác quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển; Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển*[*;*](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Van-ban-hop-nhat-25-VBHN-VPQH-2018-Bo-luat-Hang-hai-Viet-Nam-410301.aspx#_ftn10) *Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn.*

Công tác quy hoạch phát triển tổng thể đã bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ giữa quy hoạch với chiến lược và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm kết hợp quản lý ngành với quản lý lãnh thổ, bảo đảm quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường. Hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải Việt Nam thời gian qua đã có bước phát triển vượt bậc cả về chất và lượng, cơ bản đáp ứng được mục tiêu phát triển, tạo động lực phát triển các khu kinh tế, công nghiệp - đô thị ven biển, đảm nhận tốt việc thông qua hàng hóa xuất nhập khẩu và vận tải hàng hóa bằng đường biển giữa các vùng miền trong cả nước, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế, xã hội và hội nhập kinh tế quốc tế, đảm bảo quốc phòng, an ninh.

- Đối với quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển; Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển: Năm 2021, Thủ tướng đã ban hành Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, theo đó:

+ Mục tiêu đến năm 2023: hệ thống cảng biển đáp ứng thông qua lượng hàng hóa từ 1.140 đến 1.423 triệu tấn (trong đó hàng container từ 38 đến 47 triệu TEU); hành khách từ 10,1 đến 10,3 triệu lượt khách;

+ Tầm nhìn đến năm 2050: phát triển hệ thống cảng biển đồng bộ, hiện đại ngang tầm với khu vực và thế giới, đáp ứng các tiêu chí cảng xanh; đáp ứng đầy đủ, hiệu quả nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội đất nước, là trụ cột chính có vai trò động lực, dẫn dắt, phát triển thành công kinh tế hàng hải theo Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22 tháng 10 năm 2018 của Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, góp phần đưa nước ta trở thành quốc gia biển mạnh và nước phát triển, thu nhập cao; năng lực hệ thống cảng biển đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,0 đến 4,5%/năm; hành khách tăng trưởng bình quân khoảng từ 1,2 đến 1,3 %/năm.

Trên cơ sở Quyết định số 1579/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ , Bộ Giao thông vận tải đã rà soát, xây dựng và trình Thủ tướng Chính phủ quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050.

- Đối với công tác quy hoạch cảng cạn: Năm 2017, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 2072/QĐ-TTg ngày 22/12/2017 phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11/6/2018 Quy hoạch chi tiết cảng cạn giai đoạn 2020, tầm nhìn đến 2030.

*3. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hàng hải*

Bộ luật 2015 đã quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước về hàng hải gồm: Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hàng hải, Bộ GTVT chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải, cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải trực thuộc Bộ Giao thông vận tải (Cục Hàng hải Việt Nam) giúp Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải theo quy định của pháp luật và Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải tại địa phương.

Cục HHVN là cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải với thẩm quyền, chức năng, nhiệm vụ theo quy định tại Quyết định số 2818/QĐ-BGTVT ngày 02/10/2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng hải Việt Nam (hiện nay là Quyết định số 319/QĐ-BGTVT ngày 27/3/2023).

Bên cạnh đó, khoản 1 Điều 91 Bộ luật 2015 quy định: Cảng vụ hàng hải là cơ quan trực thuộc cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý được giao. Trong thời gian qua, các Cảng vụ hàng hải đã thể hiện rõ vai trò, vị trí và thực hiện tốt chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng hải, bảo đảm việc tuân thủ các quy định của pháp luật trong hoạt động hàng hải tại khu vực được giao quản lý.

Đối với công tác đăng kiểm trong lĩnh vực hàng hải, Cục ĐKVN là tổ chức thuộc Bộ GTVT, thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng quản lý nhà nước về đăng kiểm tàu biển, quản lý việc thiết kế, đóng mới, sửa chữa, khai thác, xuất khẩu, nhập khẩu tàu biển và các trang thiết bị, vật tư phục vụ hoạt động hàng hải.

*4. Thanh tra hàng hải, kiểm tra, xử lý vi phạm*

Công tác thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm có vai trò quan trọng góp phần tăng cường, nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước lĩnh vực hàng hải. Các cơ quan, đơn vị thường xuyên tổ chức các cuộc thanh tra, kiểm tra chuyên ngành định kỳ và đột xuất; công tác thanh tra, kiểm tra có trọng tâm, trọng điểm, bám sát các mục tiêu và sự chỉ đạo của các cấp có thẩm quyền. Qua thanh tra, kiểm tra đã kịp thời phát hiện các thiếu sót, tồn tại trong hoạt động của các cơ quan, tổ chức, cá nhân để điều chỉnh bổ sung cơ chế chính sách cho phù hợp với thực tế quản lý, góp phần bảo đảm công tác an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường và nâng cao hiệu lực, hiệu quả hoạt động quản lý nhà nước.

Giai đoạn từ 2017 - 2022, tổng số cuộc thanh tra, kiểm tra chuyên ngành là 57.106 cuộc thanh tra, kiểm tra với tổng số vụ vi phạm là 2.149 vụ vi phạm hành chính với tổng số tiền xử phạt là 26.338.970.000 đồng, trong đó:

- Cục HHVN tiến hành 38 cuộc thanh tra, 49 cuộc kiểm tra chuyên ngành về việc chấp hành các quy định của pháp luật về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong quản lý, khai thác cảng biển; việc chấp hành các quy định pháp luật trong hoạt động quản lý, vận hành luồng hàng hải, báo hiệu hàng hải, hệ thống đèn biển, đăng tiêu độc lập; công tác quản lý tàu, thuyền viên; công tác bố trí thuyền viên, chế độ lao động và quyền lợi cho thuyền viên nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt nam; hoạt động lai dắt hỗ trợ tàu biển; điều kiện kinh doanh vận tải biển.

- Các Cảng vụ hàng hải đã thực hiện 193 cuộc thanh tra, 56.826 cuộc kiểm tra chuyên ngành về việc chấp hành các quy định của pháp luật về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường đối với tàu biển; thực hiện quy định pháp luật về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong quản lý, khai thác cảng biển; chấp hành các quy định pháp luật trong hoạt động dịch vụ hoa tiêu hàng hải, dịch vụ lai dắt hỗ trợ tàu biển; chấp hành các quy định pháp luật về chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam; chấp hành các quy định của pháp luật trong công tác ứng phó sự cố tràn dầu; chấp hành các quy định của pháp luật trong việc thực hiện dự án xã hội hóa nạo vét, duy tu tuyến luồng hàng hải; chấp hành các quy định của pháp luật về kiểm soát tải trọng tại cảng biển.

*5. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải*

Hoạt động hàng hải là hoạt động đặc thù, bao gồm nhiều đối tượng, có tính chất quốc tế cao. Vì vậy, các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải được quy định tại Điều 12 của Bộ luật 2015 đã quy định cơ bản đầy đủ, tạo hành lang pháp lý để các đối tượng trong hoạt động hàng hải phải thực thiện, đồng thời là quy định khung để các văn bản hướng dẫn thi hành có các chế tài đối với những hành vi vi phạm trong hoạt động hàng hải. Các hành vi bị nghiêm cấm trong Bộ luật 2015 có ý nghĩa tăng cường bảo vệ an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và công tác bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán của Việt Nam trên biển.

**II. Về tàu biển, thuyền bộ, thuyền viên và bắt giữ tàu biển**

*1. Các quy định chung về tàu biển*

Các quy định chung về tàu biển trong Bộ luật 2015 đã đưa ra được định nghĩa về tàu biển nói chung và tàu biển Việt Nam nói riêng, đáp ứng yêu cầu của thực tiễn, phù hợp với thông lệ hàng hải quốc tế. Trong đó, quy định rõ về chủ tàu, thẩm quyền, nghĩa vụ của chủ tàu và tổ chức được Nhà nước giao quản lý, khai thác tàu biển, tạo hành lang pháp lý đối với các đối tượng phải thực hiện các quy định của pháp luật, không gây chồng chéo, mâu thuẫn khi áp dụng vào thực tiễn.

Việc treo cờ đối với tàu thuyền được thực hiện theo quy định tại Điều 16 Bộ luật 2015 và Nghị định 58/2017/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật 2015 Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải. Các Cảng vụ hàng hải thường xuyên kiểm tra, giám sát việc treo cờ đối với tàu biển Việt Nam và tàu thuyền mang cờ quốc tịch nước ngoài khi hoạt động tại cảng biển Việt Nam, kiên quyết xử lý hành vi vi phạm quy định về treo cờ đối với tàu thuyền.

*2. Đăng ký tàu biển*

- Các quy định về đăng ký tàu biển theo quy định của Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn về cơ bản đã đáp ứng yêu cầu của thực tiễn, đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp của chủ tàu. Hàng năm, các cơ quan quản lý nhà nước đã triển khai thực hiện các quy định về đăng ký tàu biển theo đúng quy định pháp luật, trong đó chú trọng việc rà soát bất cập chồng chéo của quy định pháp luật (nếu có), đồng thời triển khai nâng cấp hoàn thiện cơ sở dữ liệu điện tử quản lý đăng ký tàu biển, triển khai thực hiện các định pháp luật mới để tạo thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp thực hiện các thủ tục hành chính trong lĩnh vực này. Cơ sở dữ liệu tàu biển được nâng cấp và quản lý hồ sơ đăng ký của từng con tàu bao gồm các thông tin đăng ký ban đầu, các lần thay đổi thông tin cho đến khi con tàu đó thực hiện xóa đăng ký khỏi danh sách tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam. Các thông tin này được duy trì cập nhật liên tục; cung cấp kịp thời, chính xác các thông tin cần thiết cho các cơ quan quản lý nhà nước khi có yêu cầu.

Số liệu đăng ký tàu biển giai đoạn 2017 -2022 như sau:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Loại hình đăng ký** | **Năm 2017** | **Năm 2018** | **Năm 2019** | **Năm 2020** | **Năm 2021** | **Năm 2022** |
| 11 | Đăng ký không thời hạn | 275 | 247 | 263 | 274 | 12 | 65 |
| 12 | Đăng ký có thời hạn | 0 | 2 | 3 | 5 | 10 | 8 |
| 33 | Đăng ký tạm thời | 79 | 68 | 90 | 75 | 93 | 43 |
| 44 | Đăng ký tàu đang đóng | 22 | 11 | 6 | 5 | 5 | 2 |
| 55 | Xóa đăng ký | 162 | 176 | 186 | 179 | 172 | 152 |
| **Tổng số** | | **538** | **504** | **548** | **538** | **592** | **470** |

- Về tàu biển đăng ký treo cờ quốc tịch Việt Nam: Thực tế cho thấy các quy định hiện hành về việc tàu biển đăng ký treo cờ quốc tịch Việt Nam về cơ bản đã phù hợp với các các quy định, thông lệ quốc tế về đăng ký tàu biển (như Công ước của Liên hợp quốc về đăng ký tàu biển,…), thể hiện rõ được vai trò của Quốc gia tàu treo cờ - State Flag (tham gia có trách nhiệm các công ước liên quan như: SOLAS, MLC, STCW…). Đồng thời cũng đã đồng bộ với hệ thống văn bản pháp luật khác và phù hợp với đường lối chủ trương của Đảng, Nhà nước như định hướng trẻ hóa đội tàu, bảo vệ môi trường (quy định về tuổi tàu),….

- Về đội tàu biển của doanh nghiệp Việt Nam đang đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài: Qua khảo sát cho thấy đội tàu biển của doanh nghiệp Việt Nam đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài hiện nay hầu hết là tàu già, quá tuổi, thiết kế, áp dụng kỹ thuật lạc hậu. Đối với đội tàu này, chủ tàu đăng ký treo cờ các quốc gia thực hiện đăng ký mang cờ quốc tịch thuận tiện (như Panama, Mongolia, Tuvalu,...). Đăng ký mang cờ quốc tịch tại các quốc gia này, chủ tàu được các thuận lợi như: không bị hạn chế tuổi tàu, đổi cờ, cho thuê thuận lợi, hưởng các ưu đãi về thuế ...

Có thể nói, các quốc gia cho phép đăng ký mang cờ quốc tịch thuận tiện này coi việc cho phép đăng ký mang cờ quốc tịch của họ là một trong các lĩnh vực kinh doanh (bán cờ), tạo nguồn thu cho ngân sách, nên các yếu tố khác liên quan đến bảo vệ môi trường, an toàn,... không thật sự được quan tâm.

Về tàu đăng ký mang cờ quốc tịch, đa số các nước áp dụng tương tự cơ chế như của Việt Nam hiện nay (về tuổi tàu đăng ký mang cờ quốc tịch, an toàn, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường,...). Các quốc gia trên thế giới, đặc biệt là các quốc gia có nền kinh tế phát triển, kể cả các quốc gia có những chủ tàu lớn nhất thế giới (như Mỹ, Đài Loan, Nhật Bản, Singapore,...) họ quan tâm phát triển đa dạng, chú trọng những lĩnh vực họ có lợi thế và đặc biệt quan tâm đến phát triển bền vững, bảo vệ môi trường như: cảng biển, dịch vụ hàng hải, hỗ trợ hàng hải,.... không chú trọng việc đội tàu phải đăng ký mang cờ quốc tịch của quốc gia mình. Đối với nền kinh tế hàng hải

*3. Đăng kiểm tàu biển*

Kể từ khi Bộ luật 2015 có hiệu lực, công tác đăng kiểm tàu luôn được cơ quan đăng kiểm quản lý, giám sát theo quy định của Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn thi hành. Đội tàu biển và các công trình dầu khí biển Việt Nam cơ bản hoạt động an toàn, hiệu quả, ít xảy ra các tai nạn, sự cố nghiêm trọng trong suốt những năm qua. Trong giai đoạn 2017-2022, cơ quan đăng kiểm đã thực hiện kiểm định duy trì phân cấp tàu biển (kiểm định lần đầu, kiểm định định kỳ, kiểm định trên đà, kiểm định trung gian, kiểm định hàng năm, kiểm định bất thường, kiểm định hoán cải), với tổng số 11.497 lượt; thực hiện kiểm định duy trì phân cấp giàn di động trên biển và kho chứa nổi (kiểm định lần đầu, kiểm định định kỳ, kiểm định trên đà, kiểm định trung gian, kiểm định hàng năm, kiểm định bất thường, kiểm tra hoán cải), với tổng số 218 lượt.

Thông qua việc kiểm soát từ khâu thẩm định thiết kế, chế tạo máy, vật liệu, trang thiết bị dùng cho tàu biển, đóng mới, hoán cải đến quản lý kỹ thuật trong quá trình khai thác sử dụng, nên chất lượng tàu biển đóng mới, hoán cải và tàu biển đang khai thác luôn đáp ứng thỏa mãn các yêu cầu của quy chuẩn kỹ thuật và điều ước quốc tế liên quan. Bên cạnh đó, cơ sở dữ liệu kỹ thuật số hóa toàn bộ đội tàu biển Việt Nam bao gồm hồ sơ thiết kế kỹ thuật và hồ sơ đăng kiểm phục vụ cho việc quản lý vòng đời của từng tàu từ khi thiết kế cho đến khi giải bản được duy trì cập nhật liên tục; cung cấp kịp thời, chính xác các thông tin cần thiết cho các cơ quan quản lý nhà nước khi có yêu cầu.

*4. Giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển*

Theo quy định của Bộ luật 2015, tàu biển Việt Nam và tàu biển nước ngoài khi hoạt động trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam bắt buộc phải mang theo bản chính giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển. Đồng thời, đối với giấy chứng nhận điện tử thì thực hiện theo quy định của pháp luật về giao dịch điện tử. Giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển Việt Nam đã được quy định chi tiết tại Thông tư số 55/2019/TT-BGTVT 31/12/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT. Trong quá trình triển khai thực hiện về cơ bản đã phù hợp với thực tiễn, nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước, trách nhiệm của chủ tàu, đồng thời tạo thuận lợi trong quá trình giải quyết thủ tục hành chính, thực hiện thủ tục của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Qua đó góp phần đẩy mạnh công tác cải cách thủ tục hành chính được thực hiện một cách hiệu quả.

*5. Chuyển quyền sở hữu và thế chấp tàu biển*

Chuyển quyền sở hữu, thế chấp tàu biển Việt Nam và việc đăng ký thế chấp tàu biển Việt Nam được thực hiện theo quy định của Bộ luật 2015 và Nghị định số 99/2022/NĐ-CP ngày 30/11/2022 về đăng ký biện pháp bảo đảm (thay thế cho Nghị định số 102/2017/NĐ-CP ngày 01/9/2017). Tại các văn bản này đã quy định rất rõ nguyên tắc thế chấp tàu biển, chuyển quyền sở hữu tàu biển, tạo ra hành lang pháp lý, hạn chế những rủi ro trong quá trình thực hiện và đảm bảo tối đa quyền lợi cho chủ sở hữu hợp pháp của tàu biển. Dữ liệu về đăng ký giao dịch bảo đảm đã được số hóa và quản lý tại cơ sở dữ liệu tàu biển. Các thông tin về thế chấp của tàu được duy trì cập nhật liên tục, cung cấp kịp thời, chính xác các thông tin cần thiết cho các cơ quan quản lý nhà nước khi có yêu cầu.

Số liệu đăng ký giao dịch bảo đảm bằng tàu biển giai đoạn 2017 -2022 như sau:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Loại hình đăng ký** | **Năm 2017** | **Năm 2018** | **Năm 2019** | **Năm 2020** | **Năm 2021** | **Năm 2022** |
| 1 | Đăng ký Giao dịch bảo đảm | 136 | 117 | 122 | 149 | 163 | 127 |
| 2 | Đăng ký thay đổi | 29 | 62 | 52 | 67 | 41 | 74 |
| 3 | Xóa đăng ký | 157 | 146 | 136 | 141 | 166 | 115 |
| **Tổng số** | | **322** | **325** | **310** | **357** | **370** | **316** |

*6. Quyền cầm giữ hàng hải*

Quyền cầm giữ hàng hải là một trong những quyền lợi quan trọng của người có khiếu nại hàng hải theo quy định của luật pháp quốc gia, tập quán quốc tế, được ưu tiên trong việc đòi bồi thường đối với chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu mà tàu biển đó đã làm phát sinh khiếu nại hàng hải như khiếu nại về tiền lương, chi phí hồi hương, tiền bồi thường tính mạng, thương tích và tổn hại khác về sức khỏe con người liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển, phí trọng tải, phí bảo đảm hàng hải, phí hoa tiêu, phí cầu cảng và về các loại phí, lệ phí cảng biển khác, tiền công cứu hộ tàu biển, tổn thất và thiệt hại tài sản ngoài hợp đồng liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển... Trong thực tiễn khi phát sinh quyền cầm giữ hàng hải, căn cứ theo quy định của Bộ luật 2015, việc quy định thứ tự ưu tiên giải quyết các khiếu nại hàng hải đã góp phần đảm bảo quyền lợi đối với thuyền viên. Việc ưu tiên giải quyết trước các khiếu nại hàng hải về lợi ích đối với thuyền bộ của tàu biển đã thể hiện sự quan tâm của Đảng và nhà nước đối với lao động thuyền viên.

*7. Đóng mới và sửa chữa tàu biển*

Phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển là một trong những nhiệm vụ quan trọng được Đảng và nhà nước quan đặc biệt quan tâm, đây là ngành cơ khí trọng điểm, ngành công nghiệp lớn có vai trò, tính chất then chốt trong kết cấu phát triển công nghiệp đất nước, là động lực thúc đẩy các ngành kinh tế khác phát triển, từ đó tạo sự chuyển biến cơ bản và toàn diện cơ cấu kinh tế biển theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Các quy định về đóng mới sửa chữa tàu biển tại Mục 7 Chương II Bộ luật 2015 đã quy định rõ điều kiện thành lập cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển, trách nhiệm các cơ quan quản lý nhà nước đối với hoạt động đóng mới, sửa chữa tàu biển.

Hiện nay, nước ta có 21 cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển cho tàu biển có trọng tải từ 10.000 DWT trở lên, trong đó có 8 cơ sở thuộc Tổng công ty công nghiệp tàu thủy (SBIC) và 01 cơ sở liên doanh với nước ngoài của SBIC. Hiện nay, có 01 cơ sở đóng mới tàu biển có năng lực đóng được nhiều tàu biển trọng tải lớn, hiện đại thuộc Công ty TNHH đóng tàu Hyundai-Việt Nam; 02 cơ sở là Công ty TNHH MTV Công nghiệp tàu thuỷ Dung Quất và Công ty CP Nosco Shipyard có năng lực sửa chữa tàu có trọng tải rất lớn và có số tàu thuyền được vào sửa chữa lớn trong thời gian qua. Các cơ sở đóng mới tàu biển của Việt Nam hiện nay đã đóng các loại tàu phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu. Tuy nhiên, đối với năng lực sửa chữa các tàu có kích thước lớn, tàu chuyên dùng còn hạn chế.

*8. Phá dỡ tàu biển*

Bộ luật 2015 và Nghị định 82/2019/NĐ-CP ngày 12/11/2019 của Chính phủ quy định về nhập khẩu, phá dỡ tàu biển đã qua sử dụng đã quy định cụ thể các nguyên tắc của hoạt động phá dỡ tàu biển và các điều kiện hoạt động của cơ sở phá dỡ tàu biển. Đồng thời, Luật Bảo vệ Môi trường năm 2020 đã cho phép nhập khẩu tàu biển về để phá dỡ. Hiện nay, ở nước ta có 02 cơ sở đã được cấp phép phá dỡ tàu biển. Ngày 20/11/2018, Quốc hội đã thông qua Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch, trong đó bãi bỏ khoản 1 Điều 48 của Bộ luật 2015 Hàng hải Việt Nam năm 2015 về điều kiện liên quan đến quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển.

Theo Luật Bảo vệ Môi trường năm 2020 và Nghị định số 08/2020/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của [Luật Bảo vệ môi trường](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Luat-so-72-2020-QH14-Bao-ve-moi-truong-2020-431147.aspx" \t "_blank) quy định điều kiện về bảo vệ môi trường đối với tàu biển đã qua sử dụng nhập khẩu để phá dỡ là đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường đối với tàu biển đã qua sử dụng nhập khẩu để phá dỡ. Tuy nhiên, hiện nay do chưa có quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường đối với tàu biển đã qua sử dụng nhập khẩu để phá dỡ nên các doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc nhập khẩu tàu cũ về phá dỡ.

*9. Thuyền bộ, thuyền viên*

Thuyền viên là một trong những ngành nghề lao động đặc thù, với tính chất công việc và môi trường làm việc đặc biệt. Các quy định về chế độ lao động, quyền và lợi ích của thuyền viên trong Bộ luật 2015 cơ bản đã phù hợp với quy định của Công ước quốc tế về lao động hàng hải (MLC 2006) của Tổ chức Lao động thế giới, đặc biệt là trách nhiệm đối với việc hồi hương thuyền viên, bảo đảm khắc phục tối đa tình trạng chủ tàu bỏ mặc thuyền viên khi tàu hoạt động ở nước ngoài. Công tác quản lý và đào tạo thuyền viên trong những năm qua được nâng cao, cơ bản đáp ứng được những yêu cầu đối với thị trường lao động trong ngành hàng hải.

Hiện nay, trong lĩnh vực hàng hải có 8 cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên, gồm: Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh, Trường Cao đẳng Hàng hải I, Trường Cao đẳng Hàng hải II, Trường Cao đẳng Bách nghệ Hải Phòng, Trường Cao đẳng Giao thông vận tải đường thủy II, Trường Cao đẳng Duyên Hải, Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam - Vosco. Mặc dù chất lượng đào tạo thuyền viên tại cơ sở đào tạo cơ bản đáp ứng được nhu cầu của chủ tàu, tuy nhiên các chủ tàu Việt Nam ngày càng khó khăn trong khâu tuyển dụng thuyền viên, đặc biệt là những người có kinh nghiệm, tay nghề cao. Điều đó cho thấy, nhiều thuyền viên có GCN KNCM đã bỏ nghề, chuyển sang các công việc khác trên bờ, giới trẻ ngày càng ít quan tâm theo học ngành đi biển. Ngành hàng hải nói chung, nghề làm việc trên tàu biển nói riêng đã ít nhiều không còn sức hấp dẫn. Qua số liệu thống kê thuyền viên những năm gần đây cho thấy số lượng thuyền viên trong tuổi lao động, được cấp GCN KNCM để làm việc trên tàu biển, đã giảm rõ rệt từ năm 2015 đến năm 2017, nhưng kể từ năm 2018 bắt đầu có xu hướng tăng lên, nhưng không nhiều, điều này thể hiện qua các số liệu sau:

Số liệu thuyền viên trên cả nước từ năm 2015- 2022 như sau:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Chức danh** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Sỹ quan quản lý | 10578 | 11163 | 10704 | 11241 | 11612 | 12893 | 12208 | 10685 |
| Sỹ quan vận hành | 9673 | 9977 | 9348 | 9143 | 9493 | 9172 | 9125 | 9127 |
| Thủy thủ, thợ máy | 24469 | 21997 | 17232 | 19001 | 20893 | 24318 | 28919 | 35852 |
| **Tổng cộng** | **44720** | **43137** | **37284** | **39385** | **41998** | **46383** | **50252** | **55664** |

- Số liệu tuyển sinh ngành boong từ năm 2015 - 2022 như sau:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Trình độ** | **2015** |  | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Đại học | 537 |  | 410 | 369 | 344 | 262 | 165 | 327 | 107 |
| Cao đẳng | 338 |  | 231 | 237 | 288 | 260 | 211 | 367 | 341 |
| Trung cấp | 99 |  | 185 | 129 | 173 | 300 | 221 | 164 | 165 |
| Sơ cấp | 349 |  | 313 | 350 | 383 | 2479 | 2307 | 3091 | 1917 |
| **Tổng số** | **1323** |  | **1139** | **1085** | **1188** | **3301** | **2904** | **3949** | **2530** |

- Số liệu tuyển sinh ngành máy từ năm 2015- 2022 như sau:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Trình độ** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Đại học | 575 | 412 | 371 | 287 | 85 | 126 | 223 | 182 |
| Cao đẳng | 350 | 241 | 239 | 301 | 224 | 182 | 191 | 257 |
| Trung cấp | 73 | 121 | 109 | 205 | 192 | 252 | 135 | 140 |
| Sơ cấp | 234 | 194 | 171 | 198 | 1975 | 1923 | 3255 | 2886 |
| **Tổng số** | **1232** | **968** | **890** | **991** | **2476** | **2483** | **3804** | **3465** |

- Số liệu đào tạo sỹ quan hàng hải từ năm 2015- 2022 như sau:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Năm** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Sỹ quan vận hành | 1706 | 1653 | 1174 | 928 | 841 | 766 | 886 | 1035 |
| Sỹ quan quản lý | 1118 | 1078 | 941 | 826 | 752 | 595 | 588 | 702 |
| Thuyền trưởng Máy trưởng | 314 | 489 | 452 | 605 | 585 | 444 | 436 | 432 |
| Sỹ quan kỹ thuật điện | 26 | 180 | 41 | 9 | 26 | 9 | 14 | 27 |
| **Tổng số** | **3164** | **3400** | **2608** | **2368** | **2204** | **1814** | **1924** | **2196** |

Qua các số liệu trên có thể thấy sự suy giảm nhanh chóng về quy mô đào tạo cấp đại học, cao đẳng, trung cấp, chủ yếu chỉ tăng số lượng học sơ cấp (thuỷ thủ, thợ máy) của các ngành đi biển trong những năm gần đây. Trong một thời gian ngắn, quy mô đào tạo suy giảm hơn 3 lần và có thể tiếp tục giảm trong thời gian tới trong khi nhu cầu về thuyền bộ không suy giảm. Các trường đại học, cao đẳng không đủ nguồn để tuyển sinh, các sinh viên, học viên sau khi ra trường cũng ưu tiên tìm kiếm công việc trên bờ, không còn nguyện vọng theo nghề đi biển. Áp lực về thiếu hụt thuyền viên khiến nhiều doanh nghiệp vận tải biển nước ngoài đã bắt đầu chuyển sang hoạt động ở các thị trường thuyền viên khác. Các doanh nghiệp trong nước thì phải tính toán đến các phương án thuê thuyền viên nước ngoài. Quan trọng hơn, chúng ta không bảo đảm đào tạo được đội ngũ thuyền viên thay thế khi các thuyền viên đến tuổi nghỉ hưu hay chuyển việc làm lên bờ. Đây thực sự là một thách thức lớn đối với các doanh nghiệp vận tải biển, cũng như các trường đào tạo ngành đi biển và với cơ quan quản lý nhà nước.

*10. Bắt giữ tàu biển*

Tại Bộ luật 2015 đã quy định cụ thể về thẩm quyền, trách nhiệm, điều kiện, thời hạn, các biện pháp bảo đảm tài chính, tài liệu liên quan trong việc bắt giữ tàu biển và thả tàu biển bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết các khiếu nại hàng hải; các trình tự thủ tục bắt giữ tàu biển thực hiện theo Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển năm 2008; Nghị định số 57/2010/NĐ-CP ngày 25/5/2010 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển. Trong giai đoạn từ năm 2017-2022, các Cảng vụ hàng hải đã thực hiện bắt giữ 30 tàu biển theo quyết định bắt giữ của tòa án.

Kết quả thực hiện theo các quy định về bắt giữ tàu biển trong thời gian qua đã nâng cao việc thực thi pháp luật. Ngoài ra, các quy định liên quan đến việc áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời bắt giữ tàu biển đã bảo vệ được quyền và lợi ích hợp pháp của cá nhân, doanh nghiệp của Việt Nam, đảm bảo thi hành án dân sự.

Việc bắt giữ tàu biển có ý nghĩa quan trọng trong việc bảo đảm cho giải quyết khiếu nại hàng hải, áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời, thi hành án dân sự, thực hiện ủy thác tư pháp của tòa án nước ngoài, góp phần giải quyết nhanh chóng, kịp thời các vụ án về tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

**III. Cảng biển**

*1. Các quy định chung*

a) Quy định về cảng biển trong Bộ luật 2015 là một trong những quy định quan trọng, nhằm điều chỉnh toàn bộ các hoạt động quy hoạch, đầu tư xây dựng và quản lý khai thác cảng biển, xử lý hàng hóa tồn đọng tại cảng biển... Quy định về tiêu chí xác định cảng biển đã tạo cơ sở pháp lý để phân định giữa cảng biển và cảng thủy nội địa, từng bước giải quyết chồng lấn và bảo đảm phát huy lợi thế của cả hai lĩnh vực giao thông hàng hải và đường thủy nội địa.

Theo khoản 1 điều 73 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015: “Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác”. Cảng biển là một đầu mối giao thông vận tải, là cửa ngõ của hàng hóa xuất nhập khẩu và là đầu mối kết nối các phương thức vận tải từ vận tải biển sang vận tải đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa. Do đó, hệ thống cảng biển và các dịch vụ logistics gắn với khai thác cảng biển luôn giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế, góp phần giữ vững độc lập, chủ quyền biển đảo, tăng cường hợp tác quốc tế về biển, duy trì môi trường hòa bình, ổn định và phát triển bền vững.

Các quy định chung về cảng biển đã đáp ứng yêu cầu và tạo điều kiện thúc đẩy phát triển, hội nhập của hệ thống cảng biển nước ta theo hướng quy mô lớn, hiện đại và bảo đảm tốt nhu cầu lưu thông hàng hóa, hành khách trong nước, với nước ngoài.

- Theo Quyết định số 522/QĐ-BGTVT ngày 20/4/2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố danh mục bến cảng thuộc các cảng biển Việt Nam, gồm 296 bến cảng thuộc 34 cảng biển, với 08 bến cảng chuyên dụng container, còn lại là các bến cảng hàng container kết hợp hàng tổng hợp, xăng dầu, khí hóa lỏng, chuyên dùng khác, đặc biệt là bến cảng tổng hợp chiếm đa số.

- Ngày 22/9/2021, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1579/QĐ-TTg về Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, theo đó hệ thống cảng biển Việt Nam được phân chia thành 05 nhóm cảng biển với 36 cảng biển. Trong đó: 02 cảng biển đặc biệt, 15 cảng biển loại I, 06 cảng biển loại II và 13 cảng biển loại III.

- Về phân loại cảng biển: Theo Nghị định số 76/2021/NĐ-CP ngày 28/7/2021 của Chính phủ quy định tiêu chí phân loại cảng biển đã đưa ra tiêu chí phân loại cảng biển Việt Nam. Trên cơ sở đó Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 804/QĐ-TTCP ngày 08/7/2022 công bố danh mục cảng biển, theo đó hệ thống cảng biển Việt Nam gồm 34 cảng biển, trong đó: Cảng loại đặc biệt là 02 cảng (Lạch Huyện và cảng Bà Rịa - Vũng Tàu); loại I là 11 cảng (Cảng biển Quảng Ninh, Cảng biển Thanh hóa, Cảng biển Nghệ An, Cảng biển Hà Tĩnh, Cảng biển Đà Nẵng, Cảng biển Quảng Ngãi, Cảng biển Bình Định, Cảng biển Khánh Hòa, Cảng biển TP Hồ Chí Minh, Cảng biển Đồng Nai, Cảng biển Cần Thơ); loại II là 7 cảng (Cảng biển Quảng Bình, Cảng biển Quảng Trị, Cảng biển Thừa Thiên Huế, Cảng biển Bình Thuận, Cảng biển Đồng Tháp, Cảng biển Hậu Giang và Cảng biển Trà Vinh); loại III là 14 cảng (Nam Định, Thái Bình, Quảng Nam, Phú Yên, Ninh Thuận, Bình Dương, Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Sóc Trăng, An Giang, Vĩnh Long, Cà Mau, Kiên Giang).

Trong thời gian vừa qua, đã có nhiều cảng biển ở cả 3 khu vực Bắc, Trung, Nam được đầu tư, nâng cấp để có thể tiếp nhận các tàu khách du lịch lớn có sức chở tới 3.000 hành khách như cảng Hòn Gai, cảng Hạ Long, cảng Tiên Sa, cảng Chân Mây; cảng SITV, Baria Serece (Vũng Tàu), cảng Sài Gòn. Trong đó phải kể đến Cảng Chân Mây - Thừa Thiên Huế đã được đầu tư để trở thành cảng biển nước sâu, có điều kiện kỹ thuật an toàn, vị trí địa lý rất thuận lợi để tiếp nhận các tàu du lịch loại lớn có chiều dài LOA đến 361m. Cảng Chân Mây được Hiệp hội Du thuyền Châu Á lựa chọn là một trong 46 cảng biển ở khu vực Đông Nam Á để xây dựng điểm dừng chân cho các du thuyền, tàu du lịch lớn.

Hệ thống cảng biển Việt Nam được đầu tư đồng bộ về cơ sở hạ tầng: cầu bến, trụ sở, cơ sở dịch vụ, kho, bãi, nhà xưởng và các công trình phụ trợ khác; hệ thống thông tin giao thông, thông tin liên lạc và hệ thống điện, nước. Các cảng biển hiện nay do các doanh nghiệp nhà nước và các thành phần kinh tế khác đầu tư, sở hữu và trực tiếp tổ chức khai thác và bảo trì. Hệ thống cảng biển Việt Nam đáp ứng được 100% nhu cầu sản lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam ra các thị trường lớn trên thế giới và 100% sản lượng hàng hóa được vận tải nội địa. Hiện nay, Việt Nam đã hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế tại khu vực phía Bắc và phía Nam, thu hút được gần 40 hãng tàu nước ngoài ra vào hoạt động. Sản lượng hàng hóa thông qua đạt tốc độ tăng trưởng cao và ổn định trong nhiều năm.

Hệ thống cảng biển Việt Nam trong những năm qua phát triển đồng bộ, hiện đại đón được những tàu biển lớn nhất thế giới vào làm hàng. Về cơ bản, hệ thống cảng biển đáp ứng được nhu cầu tàu thuyền ra vào cảng, thời gian tàu đợi cầu rất thấp, đáp ứng thông qua hàng hóa xuất nhập khẩu, hàng vận chuyển nội địa.

b) Về bến phao, khu neo đậu, chuyển tải, khu tránh, trú bão:

- Trong điều kiện nhu cầu hàng hóa qua một số khu vực không ngừng gia tăng trong khi tiến độ đầu tư xây dựng các bến cảng mới chưa đáp ứng kịp, vì vậy, hệ thống các bến phao đã được đầu tư để đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa tại các khu vực này. Các bến phao đã góp phần giảm tình trạng quá tải về cầu bến thông qua việc chuyển tải và sang mạn, từ đó góp phần tăng khối lượng hàng thông qua bến cảng, giảm thời gian lưu kho, lưu bãi tại cảng chính, góp phần giải quyết những hạn chế về quy mô cầu bến và khả năng tiếp nhận tàu của cảng. Tuy nhiên, việc bố trí các bến phao chỉ mang tính chất tạm thời, chỉ đầu tư, khai thác khi cần thiết và gắn với quy hoạch phát triển phù hợp với hoạt động của cảng biển. Khi hoàn thành xây dựng các cảng biển thì những bến phao ảnh hưởng đến hoạt động khai thác của cảng sẽ phải được di dời để bảo đảm điều kiện an toàn cho hoạt động của cảng. Hiện nay, trên cả nước có khoảng 111 bến phao, do các doanh nghiệp đầu tư, khai thác. Các bến phao hiện nay chủ yếu đáp ứng cho nhu cầu neo đậu chờ làm hàng và thực hiện xếp dỡ sang mạn các loại hàng như: gạo, phân bón, clinker, sắt thép và than.

- Đối với các khu neo đậu, chuyển tải, khu tránh, trú bão: trong vùng nước cảng biển hiện có khoảng 74 khu neo đậu, chuyển tải, khu tránh, trú bão. Các Cảng vụ hàng hải khu vực thực hiện tổ chức khai thác, thu phí neo đậu đối với các tàu thuyền và neo đậu tại khu nước, vùng nước theo quy định. Nguồn thu phí neo đậu được quản lý và sử dụng theo quy định hiện hành.

c) Về luồng hàng hải:

- Hiện nay, trên cả nước có 43 luồng hàng hải công cộng và 38 luồng hàng hải chuyên dùng. Đối với 43 luồng hàng hải công cộng có tổng chiều dài khoảng 1.091 km (khu vực phía Bắc có 20 luồng, khu vực phía Nam có 23 luồng). Tuy nhiên, các tuyến luồng chủ yếu là luồng một làn, chỉ có tuyến luồng Dung Quất (Quảng Ngãi), Vũng Tàu - Sài Gòn/Đồng Nai, Soài Rạp - Hiệp Phước (Tp. HCM), Vũng Rô (Phú Yên), Nha Trang, Ba Ngòi (Khánh Hòa) là cho phép hành hải 02 làn trong điều kiện hạn chế.

Thực tế hiện nay, nhiều doanh nghiệp cảng tự đầu tư tuyến luồng chuyên dùng riêng biệt tách biệt với luồng hàng hải công cộng. Tuy nhiên, một số doanh nghiệp cảng đầu tư tuyến luồng chuyên dùng nối liền với luồng hàng hải công cộng đến vị trí đón trả hoa tiêu. Theo quy định tại Thông tư số 63/2019/TT-BTC ngày 09/9/2019 của Bộ Tài Chính, doanh nghiệp cảng được hưởng 70% số tiền thu phí bảo đảm hàng hải để bù đắp chi phí đầu tư, khai thác và vận hành luồng. Do đó, trong những trường hợp tuyến luồng chuyên dùng nối liền với luồng hàng hải công cộng đến vị trí đón trả hoa tiêu sẽ khó xác định để tính toán, trích nộp theo quy định.

- Hệ thống VTS hiện nay được đầu tư xây dựng gồm 14 hệ thống, trong đó có 07 hệ thống đã đầu tư hoàn thành; 03 hệ thống đang thực hiện đầu tư và 04 hệ thống đang chuẩn bị đầu tư. Các Cảng vụ hàng hải khu vực được giao chức năng quản lý, vận hành và khai thác các Hệ thống VTS để phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường theo quy định.

d) Về báo hiệu hàng hải: Trên cả nước hiện có 95 đèn biển (26 đèn cấp I, 31 đèn cấp II, 38 đèn cấp III), 1.061 phao báo hiệu, 201 tiêu báo hiệu trên tổng 43 tuyến luồng hàng hải. Các báo hiệu hàng hải này để chỉ dẫn cho người đi biển và tổ chức, cá nhân liên quan định hướng, xác định vị trí của tàu thuyền để hành hải được an toàn. Hệ thống báo hiệu hàng hải ngày càng được đầu tư phát triển theo hướng công nghệ hóa, hiện đại hóa. Tuy nhiên, bên cạnh đó một số thiết bị báo hiệu còn lạc hậu, chưa được lắp đặt các thiết bị giám sát từ xa và các thiết bị báo hiệu vô tuyến khác, gây khó khăn cho công tác quản lý vận hành và bảo dưỡng, sửa chữa.

đ) Về đài thông tin: Hiện nay có 32 đài thông tin trải dài từ Móng Cái đến Hà Tiên cùng hệ thống thu nhận, truyền phát, cung cấp thông tin nhận dạng và theo dõi vị trí tàu, thuyền (LRIT) góp phần hỗ trợ hiệu quả công tác quản lý hoạt động hàng hải trong vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam.

Có thể nói, kết cấu hạ tầng hàng hải của nước ta đang ngày càng được phát triển mạnh cả về số lượng, quy mô, chuyên dụng hóa theo khu vực, vùng, miền. Hệ thống các đài thông tin duyên hải, trạm vệ tinh mặt đất, báo hiệu hàng hải ngày càng được đầu tư phát triển theo hướng công nghệ hóa, hiện đại hóa, bảo đảm ngày càng tốt hơn đối với hoạt động của tàu thuyền trên biển, trong vùng nước cảng biển.

*2. Quản lý cảng biển*

a) Công tác quản lý cảng biển đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển của ngành hàng hải. Bộ luật 2015 đã quy định rất chi tiết về quản lý khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển được đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách theo các hình thức chuyển nhượng, cho thuê, nhượng quyền khai thác từng phần, toàn bộ hoặc các hình thức khác. Quy định này về cơ bản đã phù hợp với thực tế, có thể huy động được mọi nguồn lực tham gia để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển.

b) Về Ban quản lý và khai thác cảng biển

Ngay sau khi Bộ luật 2015 có hiệu lực, Bộ GTVT đã chỉ đạo các cơ quan, đơn vị để tổ chức triển khai thực hiện các quy định tại Điều 87, 88 và 89 của Bộ luật 2015 về Ban quản lý và khai thác cảng. Ngày 22/11/2016, Bộ GTVT đã có Tờ trình Chính phủ số 13873/TTr-BGTVT về Dự thảo Nghị định quy định về thành lập, tổ chức và hoạt động của Ban quản lý và khai thác cảng, trong đó đề xuất thí điểm áp dụng trực tiếp mô hình Ban quản lý cho khu vực Lạch Huyện, Hải Phòng (Chi tiết việc triển khai tại Phụ lục VI kèm theo Báo cáo).

Theo quy định tại Điều 87, 88, 89 Bộ luật 2015, Ban Quản lý và khai thác cảng được thành lập với mục tiêu phát huy hiệu quả khai thác tốt nhất đối với khu vực vùng nước và vùng đất được giao, theo đó Ban Quản lý và khai thác cảng sẽ có cả hai chức năng kinh doanh và các chức năng liên quan tới lĩnh vực quản lý nhà nước. Tuy nhiên, việc thành lập một mô hình có đồng thời hai chức năng như trên sẽ gây xung đột với các quy định pháp luật hiện hành như Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương và Luật Doanh nghiệp do đây là một mô hình tổ chức hoàn toàn mới, chưa được quy định trong các luật nói trên. Đồng thời, nội dung hoạt động của Ban quản lý có liên quan trực tiếp đến vùng đất, vùng nước của địa phương, trong khi Luật Đất đai, Luật Tổ chức chính quyền địa phương đã phân định rất rõ thẩm quyền cho Ủy ban nhân dân các cấp trong việc thực hiện quản lý, sử dụng đất tại địa phương.

Vì vậy, việc triển khai mô hình Ban quản lý và khai thác cảng biển trong tình hình hiện này có thể làm phát sinh nhiều vấn đề và chưa thực sự phù hợp với tình hình thực tế cho nên đến nay vẫn chưa tổ chức triển khai thực hiện được.

c) Tình hình thu, quản lý và sử dụng phí, lệ phí và giá dịch vụ tại các cảng biển:

Việc thu phí, lệ phí được thực hiện theo Điều 90 Bộ luật 2015. Trên cơ sở quy định của Bộ luật 2015, Chính phủ, Bộ GTVT và các cơ quan có thẩm quyền đã ban hành các văn bản quy phạm pháp luật quy định về giá, phí liên quan đến hoạt động hàng hải nhằm bảo đảm tính cạnh tranh công bằng trong hoạt động hàng hải.

Để quản lý giá dịch vụ tại cảng biển (bao gồm giá dịch vụ hoa tiêu, giá dịch vụ sử dụng cầu bến, phao neo, giá dịch vụ bốc dỡ container và giá dịch vụ lai dắt) Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 quy định khung giá dịch vụ tại cảng biển.

So với các nước trong khu vực, giá dịch vụ bốc dỡ container của Việt Nam hiện nay ở mức thấp (bằng 80% Campuchia, 70% Malaysia, 61% của Indonesia, 46% của Singapore), trong đó, thấp nhấp khu vực I (khu vực cảng miền Bắc với giá 33 USD/cont20’ và 50 USD/cont40’). Với mức giá hiện tại, đây cũng được coi là lợi thế cạnh tranh của hệ thống cảng biển Việt Nam để thu hút tàu trọng tải lớn vào khu vực cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải và Lạch Huyện. Kết quả là trong thời gian vừa qua, hệ thống cảng biển Việt Nam đã có sự phát triển ấn tượng khi sản lượng tăng trưởng trung bình 13%/năm, thu hút được gần 40 hãng tàu trên thế giới ra vào làm hàng. Nếu so với năm 2013, Việt Nam mới chỉ đón được 8 tuyến tàu mẹ ra vào làm hàng, thì đến nay, cảng biển Việt Nam đã đón được 28 tuyến tàu mẹ đi thẳng thị trường Châu Âu, Châu Mỹ. Hàng hóa của Việt Nam đã đi thẳng sang thị trường Châu Âu, Châu Mỹ mà không phải trung chuyển qua nước thứ 3 như trước đây. Điều này góp phần giảm chi phí logistics, giảm thời gian lưu thông hàng hóa, góp phần tăng khả năng cạnh tranh của hàng hóa trong nước trên thị trường thế giới.

Như vậy, cùng với hệ thống cảng biển được đầu tư xây dựng bài bản, chất lượng, mức giá dịch vụ cạnh tranh hơn so với các nước, vị thế của cảng biển Việt Nam ngày càng được khẳng định trên thị trường quốc tế. Việc các hãng tàu lớn trên thế giới không ngừng đưa tàu vào cảng của Việt Nam, ngoài việc nhà nước sẽ thu được khoản thuế, phí, lệ phí hàng hải còn kéo theo sự phát triển của cả hệ thống hạ tầng logistics, kho bãi, dịch vụ phát triển đồng bộ, thúc đẩy sự giao thương hàng hóa của Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Ngoài ra, khung giá dịch vụ không chỉ là công cụ hiệu quả giúp cho cảng biển Việt Nam thu hút hàng hóa, khung giá dịch vụ còn phát huy tốt vai trò trong việc bình ổn giá thị trường, giảm sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các doanh nghiệp trong khu vực cảng.

Tình hình thu, nộp, sử dụng phí, lệ phí hàng hải giai đoạn năm 2017-2022 như sau:

Đơn vị: Đồng

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nội dung** | **Tổng cộng** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| I. Phí |  |  |  |  |  |  |  |
| Tổng số thu | 17,796,306,434,150 | 2,620,503,523,040 | 2,578,697,801,605 | 2,953,082,745,690 | 3,177,187,234,900 | 3,233,219,397,776 | 3,233,615,731,139 |
| Số phải nộp NSNN | 15,902,023,547,715 | 2,482,378,181,500 | 2,021,347,958,087 | 3,281,073,788,965 | 2,535,944,199,650 | 2,723,977,763,674 | 2,857,301,655,839 |
| Số khấu trừ hoặc để lại được sử dụng | 2,936,967,568,419 | 368,853,742,448 | 502,395,854,280 | 540,968,701,097 | 559,930,079,903 | 588,978,605,215 | 375,840,585,476 |
| II. Lệ phí | 454,730,948,924 | 68,173,283,671 | 71,761,351,233 | 75,288,359,545 | 79,834,258,383 | 83,329,706,416 | 76,343,989,676 |

*3. Thủ tục tàu thuyền vào, rời cảng biển*

Thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển là một trong những thủ tục hành chính quan trọng thúc đẩy sự phát triển của ngành hàng hải. Các quy định trong Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn đã tạo thuận lợi cho người đến làm thủ tục và cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải. Hiện nay, các thủ tục cho tàu biển vào, rời cảng biển được thực hiện theo Công ước về tạo thuận lợi trong giao thông hàng hải quốc tế năm 1965 (FAL 65) và đang được triển khai thủ tục điện tử trực tuyến thông qua Cổng thông tin một cửa quốc gia giúp giảm thời gian làm thủ tục, tiết kiệm chi phí cho người dân và doanh nghiệp, công khai, minh bạch, hạn chế tối đa hành vi tiêu cực. Đặc biệt giai đoạn dịch Covid-19, tình trạng nhiều cảng biển trên thế giới tắc nghẽn hàng hóa, tuy nhiên các cảng biển tại Việt Nam không bị gián đoạn chuỗi cung ứng hàng hóa do áp dụng thủ tục điện tử trực tuyến. Trong giai đoạn từ năm 2017-2022, các Cảng vụ hàng hải đã thực hiện giải quyết thủ tục cho tàu biển vào, rời cảng biển cụ thể như sau:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Năm** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Tổng số thủ tục | 71.333 | 35.077 | 69.947 | 87.390 | 92.259 | 97.016 |

*4. Cảng cạn*

Theo quy định tại Bộ luật 2015, chức năng của cảng cạn là nhận và gửi hàng hóa được vận chuyển bằng container; đóng hàng hóa vào và dỡ hàng hóa ra khỏi container; tập kết container để vận chuyển đến cảng biển và ngược lại; kiểm tra và hoàn tất thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; gom và chia hàng hóa lẻ đối với hàng hóa có nhiều chủ trong cùng container; tạm chứa hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và container; sửa chữa và bảo dưỡng container; việc đầu tư xây dựng cảng cạn phải phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn, quy định của pháp luật về đầu tư, pháp luật về xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Triển khai thực hiện Bộ luật 2015, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 2072/QĐ-TTg ngày 22/12/2017 phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11/6/2018 Quy hoạch chi tiết cảng cạn giai đoạn 2020, tầm nhìn đến 2030. Triển khai thực hiện theo các Quyết định này, hiện nay trên cả nước có 10 cảng cạn đã được công bố mở đi vào hoạt động trên tổng số 63 cảng cạn được quy hoạch (trong đó 9 cảng cạn ở khu vực miền Bắc, 01 cảng cạn ở khu vực miền Nam).

**IV. Vận tải biển và dịch vụ hỗ trợ vận tải biển**

*1. Vận tải biển*

a) Quyền vận tải biển nội địa:

Bộ luật 2015 quy định về quyền vận tải biển nội địa theo hướng ưu tiên quyền vận tải biển nội địa cho đội tàu biển Việt Nam, trong một số trường hợp đặc biệt, tàu biển nước ngoài sẽ được cấp giấy phép vận tải biển nội địa nhưng phải tuân thủ quy định về thẩm quyền, trình tự thủ tục theo quy định của Bộ trưởng Bộ GTVT. Quy định này về cơ bản đã phù hợp với thực tế cũng như phù hợp với thông lệ quốc tế, không trái với các công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Triển khai thực hiện quy định của Bộ luật 2015, Bộ trưởng Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 50/2016/TT-GTVT ngày 30/12/2016 quy định về thủ tục cấp Giấy phép vận tải biển nội địa cho tàu biển nước ngoài (và các văn bản sửa đổi, bổ sung), trong đó đã quy định chặt chẽ về trình tự thủ tục cấp giấy phép vận tải biển nội địa cho tàu biển nước ngoài và thời hạn của giấy phép không quá 01 năm. Qua đó công tác quản lý, kiểm soát về vận tải biển nội địa được đầy đủ và đạt hiệu quả.

Đến nay, đội tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam hầu hết đáp ứng được nhu cầu vận tải nội địa, Bộ GTVT chỉ cấp phép cho một số loại tàu mà đội tàu Việt Nam chưa đáp ứng được, như tàu xi măng rời, tàu container... Tàu biển mang cờ quốc tịch nước ngoài được cấp Giấy phép vận tải nội địa đã giảm 50% sau 05 năm thực hiện Bộ luật 2015, do chính sách bảo hộ quyền vận tải nội địa và cơ chế khuyến khích doanh nghiệp đầu tư tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam thay thế tàu nước ngoài vận tải nội địa, cụ thể:

Năm 2017, cả nước có 22 tàu biển mang cờ quốc tịch nước ngoài được cấp Giấy phép vận tải nội địa, trong đó có 8 tàu container, 7 tàu vận tải khí hoá lỏng, 04 tàu vận tải xi măng rời, 02 tàu chở hàng rời và 01 tàu chở xăng, dầu, hoá chất, ngoài ra cấp phép cho một số tàu vận tải 01 chuyến dầu thô từ các mỏ ngoài khơi về nhà máy lọc dầu Dung Quất.

Đến tháng 8 năm 2023, có 10 tàu biển mang cờ quốc tịch nước ngoài được cấp Giấy phép vận tải nội địa (trong đó 2 tàu container, 4 tàu chở khí hoá lỏng, 3 tàu vận tải xi măng rời, 01 tàu vận tải xăng dầu), ngoài ra cấp phép ngắn hạn theo chuyến cho một số tàu vận tải dầu thô từ các mỏ ngoài khơi về nhà máy lọc dầu Dung Quất.

b) Về đội tàu biển:

- Tính đến tháng 12/2022, tổng số đội tàu biển Việt Nam là 1.477 tàu với tổng trọng tải khoảng 11,6 triệu DWT, tổng dung tích khoảng 7 triệu GT. Trong đó, đội tàu vận tải là 1.015 tàu với tổng trọng tải khoảng 10,7 triệu DWT, tổng dung tích khoảng 6,4 triệu GT; số lượng tàu hàng rời, tổng hợp vẫn chiếm tỷ trọng cao nhất là 70,3%; tàu chở dầu, hóa chất 17,6%; tàu chuyên dụng khí hóa lỏng 2,1%; đội tàu container 4,3%; tàu chở khách 5,7% đội tàu vận tải. Theo số liệu thống kê của Tổ chức Liên Hiệp quốc về thương mại và phát triển (UNCTAD), đội tàu Việt Nam đứng thứ 3 trong khu vực ASEAN (sau Singapore, Indonesia) và thứ 27 trên thế giới.

So sánh năm 2022 với năm 2016, đội tàu vận tải biển mang cờ quốc tịch Việt Nam có giảm 200 tàu (tương đương với mức giảm 19%) nhưng tổng trọng tải của đội tàu vẫn tăng trưởng trên 40%. Về cơ cấu, đội tàu Việt Nam đã có sự cải thiện so với các năm trước, tuy nhiên vẫn còn chưa hợp lý, tàu hàng rời tổng hợp vẫn chiếm tỷ trọng cao, tàu chuyên dụng đặc biệt là container vẫn có tỷ trọng thấp và trọng tải nhỏ (chỉ 4,3%) trong khi xu thế vận tải container hoá ngày càng tăng cao. Tuổi tàu bình quân của đội tàu vận tải biển của Việt Nam hiện nay là 15,5 tuổi, trẻ hơn 5,4 tuổi so với tuổi tàu thế giới (21,9 tuổi). Nhóm tàu có độ tuổi trung bình trẻ nhất là tàu chở khách (7,9 tuổi), nhóm tàu có độ tuổi cao nhất là tàu khí hóa lỏng (23,6 tuổi).

Hiện tại, có khoảng 40 hãng tàu biển nước ngoài hoạt động vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu tại Việt Nam, đảm nhận trên 90% sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu. Trong đó có mặt của hầu hết các hãng tàu lớn nhất trên thế giới như hãng tàu MSC, Maersk, CMA-CGM, COSCO, ONE, Hapag - Lloyd … Các hãng tàu nước ngoài vào hoạt động tại Việt Nam đều có văn phòng đại diện tại Việt Nam dưới hình thức doanh nghiệp với 100% vốn nước ngoài, thay mặt cho hãng tàu thực hiện hoạt động kinh doanh tại Việt Nam và làm đại lý theo hợp đồng. Hiện tại, có 3 liên minh lớn gồm 10 hãng tàu hàng đầu thế giới, các liên minh này chiếm 70-80% thị phần vận tải trên toàn cầu. Có thể thấy vận tải hàng hoá trên thế giới ngày càng tập trung vào các hãng tàu lớn.

Trong năm 2020 và đầu năm 2021, một số doanh nghiệp đầu tư tàu chuyên dụng vận tải khí hóa lỏng, tàu dầu thô trọng tải lớn (trên 300.000 DWT), có độ tuổi từ 15 đến 20 tuổi đề xuất treo cờ Việt Nam theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 7 của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP của Chính phủ quy định về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển. Điều này giúp làm tăng quy mô đội tàu trong nước, đồng thời nhà nước cũng thu được một khoản thuế, phí từ việc nhập khẩu và đăng ký tàu biển.

- Vai trò hoạt động của đội tàu biển Việt Nam: Vận tải biển đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối hàng hoá giao thương giữa các nước trên thế giới, với hơn 80% sản lượng hàng hóa thương mại được vận chuyển bằng đường biển. Đặc biệt, Việt Nam là quốc gia có bờ biển dài, gần các tuyến đường hàng hải quan trọng của thế giới, do đó, ngành hàng hải có tác động trực tiếp đến sự phát triển kinh tế xã hội đất nước. Mặc dù có nhiều tiềm năng, tuy nhiên sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam chủ yếu do đội tàu nước ngoài đảm nhận (chiếm trên 90%), đặc biệt các tuyến biển xa như Châu Mỹ, Châu Âu. Đội tàu trong nước chủ yếu vận tải nội địa và hoạt động tuyến quốc tế ngắn trong khu vực châu Á. Đội tàu của Việt Nam hiện chưa thể cạnh tranh được đội tàu nước ngoài do cơ cấu đội tàu chưa hợp lý, trọng tải nhỏ, trong khi xu hướng thế giới phát triển tàu trọng tải lớn để tối ưu hóa chi phí vận tải, đặc biệt là đội tàu container và tàu chuyên dụng. Do đó, nhiệm vụ phát triển đội tàu Việt Nam vận tải biển quốc tế để có thể vươn ra biển xa đang trở nên cấp thiết hơn bao giờ hết với ngành hàng hải Việt Nam.

c) Về sản lượng hàng hóa:

Năm 2015, sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển đạt 427,4 triệu tấn tăng 15% so với cùng kỳ năm 2014; năm 2016 đạt 416,39 triệu tấn (tăng 11% so với năm 2015); năm 2017 đạt 512,7 triệu tấn (tăng 23%, trong đó hàng container đạt 16,487 triệu teus, tăng 27%); năm 2018 đạt 596,56 triệu tấn (tăng 16%, trong đó hàng container đạt 18,17 triệu teus tăng 10% so với cùng kỳ năm 2017); năm 2019 đạt 664,6 triệu tấn (tăng 11%, trong đó hàng container đạt 19,634 triệu teus tăng 8% so với cùng kỳ năm 2018). Tốc độ tăng trưởng bình quân trong 05 năm đạt gần 15%/năm (từ năm 2015-2019).

Đến năm 2020, do ảnh hưởng của dịch Covid - 19 kéo dài làm cho tốc độ tăng trưởng hàng hóa thông qua chậm lại (với mức tăng 4% so với cùng kỳ, trong đó hàng container vẫn đạt mức tăng trưởng khá tốt là 14%).

Trong năm 2021, tổng khối lượng hàng hóa thông qua đạt 706,1 triệu tấn, (tăng 2% so với năm 2020; hàng xuất khẩu đạt 184,5 triệu tấn, tăng 4% với năm 2020; hàng nội địa đạt 302,9 triệu tấn, tăng 5% so với năm 2020, trong đó, khối lượng hàng container ước đạt 23,9 triệu teus, tăng 6% so với năm 2020).

Trong năm 2022, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt 724,08 triệu tấn (tăng 4% so với cùng kỳ năm 2021, trong đó: hàng xuất khẩu đạt 179,072 triệu tấn, giảm 3% so với cùng kỳ năm 2021; hàng nhập khẩu đạt 209,259 triệu tấn, giảm 2% so với cùng kỳ năm 2021; hàng nội địa đạt 342,793 triệu tấn tăng 12% so với cùng kỳ năm 2021; hàng quá cảnh bốc dỡ ước đạt 2,057 nghìn tấn; hàng container thông qua cảng biển trong năm 2022 đạt 25,1 triệu teus, tăng 5% so với cùng kỳ).

d) Về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo

Hiện nay, theo quy định Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT (các Thông tư sửa đổi, bổ sung), Bộ Giao thông vận tải đang giao Cục HHVN quản lý 29 tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo. Ngoài ra, có nhiều tuyến vận tải từ bờ ra đảo do địa phương, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam quản lý. Việc đưa vào quản lý các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo đã có những tác động tích cực đến hiệu quả của công tác quản lý nhà nước đối với các tuyến này, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và khách du lịch trong việc đi lại. Mặt khác, việc quy định tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo đã đóng vai trò quan trọng trong bảo đảm an ninh, quốc phòng và phát triển kinh tế xã hội của vùng, nối gần thêm giữa đảo và đất liền.

đ) Về quản lý nhà nước tại bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển

Việc quản lý nhà nước tại bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển được điều chỉnh bởi Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004 (sửa đổi, bổ sung 2014); Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ về quản lý hoạt động đường thủy nội địa. Theo quy định hiện nay, Cảng vụ thuộc Cục Đường thủy nội địa thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển nối với đường thủy nội địa quốc gia; Cảng vụ thuộc Sở Giao thông vận tải hoặc cơ quan, đơn vị được Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giao thực hiện tại địa phương chưa có tổ chức Cảng vụ đường thủy nội địa trực thuộc Sở Giao thông vận tải thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển nối với đường thủy nội địa địa phương.

Hiện nay, tại một số vùng nước cảng biển có các bến thủy nội địa hoạt động. Để thống nhất một vùng nước chỉ có một cơ quan quản lý tránh chồng chéo, Bộ Giao thông vận tải đã giao việc quản lý cấp phép phương tiện thủy ra vào bến thủy nằm trong vùng nước cảng biển về cảng vụ hàng hải thực hiện. Điều này tạo điều kiện thuận lợi rất nhiều cho doanh nghiệp. Tuy nhiên trên thực tế thì bến thủy nội địa đó vẫn có hai cơ quan nhà nước cùng quản lý (là cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải và đường thủy nội địa).

e)Quản lý về vận tải lưỡng dụng (thủy phi cơ)

Về vận tải thủy phi cơ: Tại Bộ luật 2015 đã có 09 Điều khoản quy định về loại hình này. Đồng thời, trên cơ sở quy định của Bộ luật 2015, Chính phủ, Bộ GTVT đã ban hành các văn bản quy phạm pháp luật để quy định chi tiết đối với nội dung này (Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 và Thông tư số 22/2016/TT-BGTVT ngày 01/9/2016).

Theo các quy định nêu trên, thủy phi cơ khi hoạt động trên mặt nước phải tuân thủ các quy định có liên quan về việc quản lý phương tiện vào, rời cảng biển. Thủy phi cơ khi vào, rời cảng biển phải làm thủ tục theo quy định của pháp luật về hàng hải.

Với sự phát triển của khoa học, công nghệ, trong những năm tới loại hình tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ, các loại hình tàu bay lưỡng dụng (thủy phi cơ) dự báo sẽ phát triển rất nhanh chóng và đa dạng. Bên cạnh các lợi ích mang lại, các đối tượng này cũng tiềm ẩn nhiều nguy cơ ảnh hưởng đến an ninh, trật tự an toàn xã hội và an toàn hàng không và an toàn cho khu vực cảng biển. Bên cạnh đó, hoạt động quản lý thủy phi cơ có thể sẽ có nhiều khó khăn, phức tạp vì liên quan đến nhiều đơn vị quản lý và là hoạt động mới có tại một số tỉnh, thành phố. Các hoạt động kèm theo có thể sẽ bao gồm: cấp nhiên liệu, thực phẩm phương tiện thủy phi cơ, dải cất và hạ cánh, các tender chuyển tải khách từ đất liền ra thủy phi cơ hoặc luồng thủy phi cơ ra, vào đất liền đón, trả khách… liên quan đến nhiều cơ quan tổ chức cấp phép. Do đó, phương tiện thủy phi cơ cũng cần có quy định cụ thể để phù hợp với tính chất đặc thù riêng của loại hình phương tiện này.

g) Quản lý vận tải đối với tàu lặn

Theo quy định tại Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn mới chỉ có các quy định liên quan đến việc đăng ký, đăng kiểm và định biên cho tàu lặn mà chưa có các quy định chi tiết liên quan đến việc đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho các thuyền viên làm việc trên tàu lặn; quy định việc thu phí, lệ phí đối đối với tàu lặn; quy định cụ thể hướng dẫn phương án cứu nạn dưới mặt nước đối với hoạt động tàu lặn; quản lý hoạt động cấp phép cho tàu lặn vào, rời khu vực hàng hải hoặc bến phao… Hiện nay, tại nước ta đã xuất hiện loại hình tàu lặn này, doanh nghiệp đã đưa về khai thác tại Nha Trang để phục vụ nhu cầu du lịch. Do chưa có một số quy định cụ thể, trên cơ sở đề xuất kiến nghị của doanh nghiệp, Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép áp dụng thí điểm hoạt động tàu lặn, thời gian áp dụng thí điểm từ tháng 02/2021 đến hết tháng 07/2024. Kết quả triển khai thực hiện thí điểm làm cơ sở để bổ sung các quy định tại Bộ luật.

*2. Về hợp đồng vận chuyển, hợp đồng thuê tàu*

Các quy định về quyền thỏa thuận trong hợp đồng, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển, hợp đồng thuê tàu tại Bộ luật 2015 về cơ bản đã đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn, tạo cơ sở pháp lý quan trọng để thúc đẩy hoạt động vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển phát triển, đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp của các bên khi thực hiện giao kết hợp đồng.

*3. Đại lý tàu biển và môi giới hàng hải, lai dắt tàu biển*

Các quy định tại Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn về đại lý tàu biển và môi giới hàng hải, lai dắt tàu biển về cơ bản đã đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn, qua đó đảm bảo thực hiện có hiệu quả các hoạt động này, góp phần quan trọng vào sự phát triển chung của ngành hàng hải.

*4. Dịch vụ hoa tiêu hàng hải*

Theo quy định tại Điều 247 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, tàu thuyền Việt Nam và tàu thuyền nước ngoài khi hoạt động trong vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc của Việt Nam phải sử dụng hoa tiêu hàng hải Việt Nam dẫn tàu và phải trả chi phí hoa tiêu hàng hải (trừ một số trường hợp không bắt buộc như tàu Việt Nam dưới 2000 GT, tàu nước ngoài dưới 100 GT, thuyền trưởng Việt Nam có giấy chứng nhận chuyên môn phù hợp theo quy định). Như vậy, dịch vụ hoa tiêu hàng hải là dịch vụ mang tính bắt buộc sử dụng nhằm bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường; góp phần bảo vệ chủ quyền, thực hiện quyền chủ quyền và quyền tài phán quốc gia. Hoạt động của hoa tiêu hàng hải mang tính đặc thù, là đặc quyền, đặc lợi của quốc gia, gắn liền với công tác an toàn hàng hải, cung cấp dịch hoa tiêu hàng hải vào các giờ trong ngày, không theo giờ hành chính.

Hiện nay trên cả nước có 12 Công ty hoa tiêu hàng hải với 429 hoa tiêu các hạng, đội ngũ hoa tiêu Việt Nam đáp ứng được các nhu cầu dẫn dắt tàu ra vào cảng của các chủ tàu. Theo quy định tại Nghị định số 70/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ về điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải (và các văn bản sửa đổi, bổ sung), Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hoa tiêu là doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ tối thiểu 75% vốn điều lệ, được giao vùng hoa tiêu bắt buộc và tuyến dẫn tàu. Mỗi tuyến dẫn tàu được giao cho một công ty đảm nhận cung cấp dịch vụ hoa tiêu. Các Công ty hoa tiêu đang thực hiện dẫn tàu trên 185 tuyến. Về chất lượng dịch vụ các tuyến dẫn tàu và hoạt động hoa tiêu trong thời gian qua cơ bản bảo đảm ổn định, đáp ứng được nhu cầu tàu thuyền ra vào hoạt động tại cảng được an toàn, an ninh hàng hải.

Theo Luật Phí và lệ phí năm 2015, phí hoa tiêu hàng hải chuyển từ phí sang giá dịch vụ hoa tiêu, có hiệu lực từ ngày 01/01/2017. Việc chuyển đổi cơ chế đã giúp 12 Công ty hoa tiêu tự chủ được tài chính, bảo đảm kịp thời nguồn tài chính để thanh toán chi phí lương, thưởng, đồng thời có kinh phí cho hoa tiêu tham dự các khóa đào tạo nâng cao trình độ chuyên môn trong nước và nước ngoài.

Hoa tiêu Việt Nam đã đưa được những con tàu container thế hệ mới nhất ra vào cảng biển Việt Nam an toàn, trình độ chuyên môn nghiệp vụ của hoa tiêu Việt Nam đã tạo được sự tin tưởng trong con mắt bạn bè quốc tế, góp phần bảo đảm an toàn cho các con tàu ra vào cảng biển. Năng lực của hoa tiêu Việt Nam ngày càng được khẳng định và xứng tầm với các nước trong khu vực và quốc tế.

*5. Dịch vụ hỗ trợ vận tải biển và kết nối đa phương thức vận tải*

a) Dịch vụ bốc dỡ hàng hóa tại cảng biển

Các bến cảng hiện nay đã được các doanh nghiệp đầu tư thiết bị bốc dỡ phù hợp với công năng của cảng, qua đó đã đáp ứng được lượng hàng hóa thông qua cảng hàng năm. Bên cạnh đó, các địa phương đã quan tâm, chủ động ban hành các chính sách nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp phát triển cảng biển để phục vụ phát triển kinh tế của địa phương. Các quy định pháp luật hiện hành ngày càng được công khai, minh bạch tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp đầu tư phát triển cảng. Bản thân các doanh nghiệp cảng tự chủ động thay đổi cách thức quản lý, nâng cao chất lượng dịch vụ, phương thức bốc dỡ hàng hóa hiệu quả… để cạnh tranh nhằm thu hút khách hàng.

b) Dịch vụ logistics tại Việt Nam

Việt Nam có lợi thế về vị trí địa lý, nằm trên đường hàng hải quan trọng của thế giới chiếm khoảng 85% vận chuyển hàng hóa Đông Tây, nối liền Trung Quốc lục địa với các nước ASEAN; có mạng đường bộ, đường không và đường sắt nối liền các nước trong khu vực GMS, ASEAN và châu Âu; Việt Nam đã ký kết nhiều Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới (FTA), gần đây là hai Hiệp định quan trọng là Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định châu Âu - Việt Nam (EVFTA). Đây là những điều kiện thuận lợi thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa xuất nhập khẩu qua đó tạo tiền đề cho cho ngành dịch vụ logistics phát triển.

Hiện nay, theo công bố của Ngân hàng Thế giới (WB), chỉ số năng lực hoạt động logistics quốc gia (LPI) của Việt Nam đang đứng thứ ba trong các nước ASEAN (sau Singapore và Thái Lan) và thứ 2 trong GMS, sau Thái Lan.

Theo báo cáo chỉ số Logistics thị trường mới nổi 2021 do nhà cung cấp dịch vụ kho vận hàng đầu thế giới Agility công bố cho thấy, Việt Nam đã tăng 3 bậc xếp hạng so với năm 2020, đứng ở vị trí thứ 8 trong top 10 quốc gia đứng đầu về logistics.

Thực tế hiện nay cho thấy vận tải biển đóng vai trò mắt xích quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics, đặc biệt đối với điều kiện của Việt Nam là một quốc gia có bờ biển dài, gần các tuyến đường hàng hải quan trọng của thế giới. Lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam tăng trưởng cao và ổn định trong nhiều năm trở lại đây. Trong bối cảnh thế giới đang đối mặt với tác động tiêu cực từ đại dịch Covid-19, Việt Nam tiếp tục tăng trưởng về lượng hàng hóa thông qua cảng biển, hệ thống cảng biển đáp ứng được nhu cầu tàu thuyền ra vào cảng, thời gian tàu đợi cầu rất thấp, đáp ứng thông qua hàng hóa xuất nhập khẩu, hàng vận chuyển nội địa.

c) Các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển khác

Một số doanh nghiệp khai thác cảng biển đã cung cấp dịch vụ triển khai ứng dụng cảng biển điện tử (E-port) trong dịch vụ cảng biển, đây là bước ngoặt làm thay đổi cách thức giao, nhận hàng hóa truyền thống tại cảng biển, giúp cho khách hàng giảm thời gian làm thủ tục, tiết kiệm chi phí, thông quan hàng hóa nhanh chóng và an toàn. Khi chưa có ứng dụng E-port, khi làm thủ tục giao, nhận hàng hóa, khách hàng phải mang theo các giấy tờ, chứng từ, tiền mặt đến cảng để đổi sang chứng từ giao nhận của cảng, giao cho lái xe, người nhận hàng. Tiếp nhận thủ tục, lái xe, người nhận hàng lúc đó mới đến được cảng để lấy hàng. Việc này mất rất nhiều thời gian, nhân lực và có nguy cơ rủi ro như: tai nạn giao thông, rơi mất tiền, mất chứng từ, giấy tờ…trong quá trình di chuyển. Khi ứng dụng E-port tại hệ thống các cảng, khách hàng có thể thực hiện thủ tục thanh toán mọi lúc, mọi nơi, mọi thời điểm, thông qua máy tính, điện thoại thông minh có kết nối Internet, có thể tự in chứng từ giao nhận hoặc ảnh chụp màn hình mang đến cảng. Cảng sử dụng hệ thống scanner barcode quét mã vạch và tiến hành giao nhận hàng hóa… E-port còn có các chức năng cung cấp lịch các tàu tại cảng, thông tin về danh sách nhập, xuất tàu, tóm tắt thông tin về container cung cấp thông tin về tình hình khai thác tại cảng, số container tồn lâu ngày…Ngoài ra, còn có thêm các tiện ích như vòng luân chuyển của một container, các thông tin về truyền nhận dữ liệu giữa cảng và hãng tàu, thông tin cập nhật về lệnh giao hàng, lệnh cấp rỗng, đơn giản hóa thủ tục, giấy tờ…

*6. Tổn thất chung, giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải, hợp đồng bảo hiểm hàng hải*

Các quy định tại Bộ luật 2015 liên quan đến tổn thất chung, giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải, hợp đồng bảo hiểm hàng hải đã tạo hành lang pháp lý đầy đủ, chặt chẽ, giúp bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động trong lĩnh vực hàng hải.

*7. Giải quyết tranh chấp hàng hải*

Hoạt động hàng hải là hoạt động có tính chất phức tạp, phát sinh nhiều quan hệ từ vận tải đường biển, người vận chuyển, người thuê vận chuyển, giữa chủ hàng và chủ tàu, người khai thác tàu, hợp đồng đại lý tàu biển, môi giới hàng hải, giao nhận hàng hoá; giữa người bảo hiểm, quan hệ về sở hữu tàu, cầm cố, bắt giữ hàng hải, bắt giữ tàu biển, cứu hộ hàng hải; quan hệ dân sự phát sinh ngoài hợp đồng; quan hệ phát sinh giữa các quốc gia liên quan đến tàu biển hoạt động trong các vùng biển (quốc gia tàu mang cờ, quốc gia có cảng, quốc gia ven biển); quan hệ phát sinh trong hoạt động quản lý hành chính hàng hải, quản lý cảng biển và luồng hàng hải; an toàn an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường; quản lý tàu biển và thuyền viên... Vì vậy, trong hoạt động hàng hải không tránh khỏi những tranh chấp hàng hải, từ thực tế đó Bộ luật 2015 đã quy định rõ về tranh chấp hàng hải, nguyên tắc giải quyết tranh chấp. Trong quá trình thực hiện, các quy định tại Bộ luật 2015 về cơ bản đã đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn, tạo hàng lang pháp lý để bảo về quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tranh chấp hàng hải.

**V. An toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường**

*1. Về kiểm tra tàu biển*

Công tác kiểm tra tàu biển đã được cơ quan quản lý nhà nước giao cho các Sỹ quan kiểm tra tàu biển tại các Cảng vụ hàng hải thực hiện để loại bỏ những nguy cơ tiềm ẩn có thể dẫn đến tình trạng mất an toàn, an ninh cho tàu biển và thuyền viên, giúp phòng ngừa ô nhiễm môi trường giảm thiểu các sự cố, tai nạn hàng hải. Hiện nay, nước ta có 153 Sỹ quan kiểm tra tàu biển, trong đó có 56 Sỹ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam và 97 Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển. Từ ngày 15/7/2017 đến ngày 31/5/2022, các Sỹ quan kiểm tra tàu biển đã kiểm tra được 4.297 lượt phương tiện thuỷ nội địa mang cấp VR-SB, phát hiện được 21.867 khiếm khuyết các loại liên quan đến 4.253 lượt phương tiện; kiểm tra 5.521 lượt tàu biển Việt Nam chạy tuyến nội địa, phát hiện được 27.792 khiếm khuyết các loại liên quan đến 5290 lượt tàu; kiểm tra 1.847 lượt tàu biển Việt Nam chạy tuyến quốc tế, phát hiện được 12.992 khiếm khuyết các loại liên quan đến 1.626 lượt tàu. Bên cạnh đó, các Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển cũng đã kiểm tra 10.319 lượt tàu biển nước ngoài đến các khu vực vùng nước cảng biển Việt Nam, trong đó 8.750 lượt tàu biển kiểm tra lần đầu, phát hiện 4.421 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 11.045 khiếm khuyết và lưu giữ 17 lượt tàu. Sau rất nhiều năm ở trong Danh sách đen của Tokyo MOU thì từ năm 2014 đến nay đội tàu biển Việt Nam đã ở trong Danh sách trắng và duy trì đến nay. Điều này có vai trò rất quan trọng, tạo thuận lợi cho các chủ tàu Việt Nam, và góp phần nâng cao vị thế của hàng hải Việt Nam với các nước trên thế giới.

2. Phòng ngừa ô nhiễm môi trường:

- Việc triển khai thực hiện các quy định về bảo vệ môi trường được các cơ quan, đơn vị đặc biệt chú trọng. Trong quá trình triển khai thực hiện các dự án đầu tư xây dựng cơ bản và các công trình thi công nạo vét duy tu các tuyến luồng hàng hải, các cơ quan, đơn vị đã tuân thủ đầy đủ và nghiêm túc các quy định của pháp luật về công tác bảo vệ môi trường. Kết quả giám sát môi trường của các công trình đều được báo cáo thường xuyên đến các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành và đến thời điểm hiện tại tất cả các chỉ tiêu quan trắc về môi trường của các công trình đều đạt quy chuẩn giới hạn cho phép.

- Việc quản lý các phương tiện thuỷ, tàu biển ra vào cảng biển, luồng hàng hải đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong vùng nước cảng biển và việc quản lý và kiểm soát chất thải phát sinh từ hoạt động tàu biển được các cơ quan, đơn vị coi trọng và đề cao. Các cảng vụ hàng hải thường xuyên kiểm tra, giám sát việc chấp hành các quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng hải tại vùng nước cảng biển, hoạt động xả chất thải từ tàu thuyền, việc thực hiện các quy định của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển (MARPOL) và các công ước quốc tế có liên quan đối với các tàu biển nước ngoài đến cảng, các tàu Việt Nam chạy tuyến quốc tế đảm bảo đúng quy định, tránh việc lưu giữ tàu, gây lãng phí về thời gian, tiền của.

3. Công tác cứu hộ hàng hải: Bộ luật 2015 đã đưa ra định nghĩa rất cụ thể về cứu hộ hàng hải; nghĩa vụ của người cứu hộ, chủ tàu và thuyền trưởng; quyền hưởng tiền công cứu hộ; nguyên tắc xác định tiền công cứu hộ; tiền công đặc biệt trong cứu hộ hàng hải; nguyên tắc xác định giá trị của tàu biển hoặc tài sản cứu được; tiền thưởng cứu người trong tiền công cứu hộ; tiền thưởng công cứu hộ trong các trường hợp khác; phân chia tiền công cứu hộ hàng hải; quyền giữ tàu biển hoặc tài sản cứu được; thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng cứu hộ hàng hải; cứu hộ hàng hải đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động. Sau khi Bộ luật 2015 được thông qua, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 29/2016/TT-BGTVT ngày 20/10/2016 quy định về cách thức phân chia tiền công cứu hộ của thuyền bộ tàu biển Việt Nam, đến nay các quy định của pháp luật liên quan đến công tác cứu hộ hàng hải được thực hiện cơ bản hiệu quả.

4. Về công tác xử lý tài sản chìm đắm: Bộ luật 2015 đã đưa ra định nghĩa rõ ràng về tài sản chìm đắm, tài sản chìm đắm gây nguy hiểm; quy định cụ thể về nghĩa vụ trục vớt tài sản chìm đắm, nghĩa vụ tài chính của chủ tài sản chìm đắm, chủ tàu, quản lý tàu, người khai thác tàu; quy định về thời hạn thông báo và trục vớt tài sản chìm đắm; quy định về việc trục vớt tài sản chìm đắm gây nguy hiểm; quyền ưu tiên trục vớt tài sản chìm đắm đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam; việc mất quyền sở hữu đối với tài sản chìm đắm; quy định về xử lý tài sản chìm đắm ngẫu nhiên trục vớt được; quy định về xử lý tài sản trôi nổi trên biển, dạt vào bờ biển; thẩm quyền xử lý tài sản chìm đắm và đã được Chính phủ quy định chi tiết tại tại Nghị định số 05/2017/NĐ-CP. Đây là khung pháp lý quan trọng để các cơ quan quản lý nhà nước áp dụng xử lý tài sản chìm đắm trong thực tế, có những tác động nhất định đến hiệu quả của công tác quản lý nhà nước đối với việc xử lý tài sản chìm đắm trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam, góp phần tích cực vào công tác bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển tại Việt Nam.

5. Về tai nạn hàng hải và điều tra tai nạn:

- Bộ luật 2015 đã đưa ra định nghĩa cụ thể về tai nạn hàng hải; nguyên tắc áp dụng pháp luật khi có xung đột pháp luật; trách nhiệm báo cáo khi xảy ra tai nạn hàng hải; nghĩa vụ của thuyền viên khi xảy ra tai nạn hàng hải; chế độ và quyền lợi của thuyền viên khi xảy ra tai nạn hàng hải; quyền tạm giữ và thời hạn tạm giữ tàu biển phục vụ tai nạn hàng hải; cơ quan tổ chức điều tra tai nạn hàng hải. Sau khi Bộ luật 2015 được thông qua, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 34/2015/TT-BGTVT ngày 24/7/2015 quy định về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải (và các sửa đổi, bổ sung) nhằm cụ thể hóa nhiệm vụ được giao tại Điều 123 Bộ luật 2015. Các quy định tại Chương XV Bộ luật 2015 được áp dụng riêng đối với loại hình tai nạn đâm va, đây là những quy định được kế thừa từ Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005, chủ yếu liên quan đến nguyên tắc xác định tàu có lỗi và việc bồi thường của tàu có lỗi, góp phần chuyên môn hóa công tác báo cáo, điều tra tai nạn hàng hải của Việt Nam phù hợp với các quy định của Bộ luật điều tra tai nạn hàng hải và sự cố hàng hải của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) nhằm bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hành hải.

- Công tác điều tra tai nạn hàng hải là một mắt xích không thể thiếu nhằm tìm ra nguyên nhân tai nạn để có các biện pháp phòng ngừa thích hợp, tránh xảy ra các tai nạn tương tự trong tương lai. Từ năm 2016 đến nay, nhờ thực hiện tốt các biện pháp phòng ngừa tai nạn mà mỗi năm số vụ tai nạn hàng hải đều giảm. Nguyên nhân chủ yếu của các vụ tai nạn hàng hải là do sỹ quan, thuyền viên đã không thực hiện nghiêm các quy định pháp luật về an toàn hàng hải, quy trình trực canh buồng lái; chủ quan, thiếu mẫn cán, thiếu kinh nghiệm đi biển cần thiết nên rất lúng túng khi gặp tình huống khó khăn, phức tạp và đã không có những biện pháp xử lý thích đáng; một số tàu thuộc các công ty vận tải biển không được đầu tư thích hợp cho công tác duy tu bảo dưỡng theo quy định nên thường xảy ra các sự cố kỹ thuật, đây cũng là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến các tai nạn, sự cố hàng hải. Bên cạnh đó là mật độ tàu thuyền ra vào các cảng biển Việt Nam ngày một gia tăng, một số cảng đã đón nhiều tàu tải trọng lớn trong khi cơ sở hạ tầng về hàng hải của nhiều cảng biển trên toàn quốc như luồng hàng hải, vùng neo đậu, vũng quay toa chưa đáp ứng kịp với đà tăng trưởng trong những năm vừa qua. Bên cạnh đó ý thức chấp hành pháp luật về giao thông hàng hải của một số cá nhân còn hạn chế, một số tàu còn thiếu các trang thiết bị thông tin liên lạc, hoạt động đan xen của phương tiện thuỷ nội địa, tàu cá trong khu vực ven biển gia tăng cũng là những nguy cơ tiềm ẩn gây ra tai nạn hàng hải.

**Phần thứ hai**

**CÁC TỒN TẠI, BẤT CẬP TRONG QUÁ TRÌNH TRIỂN KHAI**

**THỰC HIỆN BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM**

***1. Về công tác quản lý nhà nước***

a) Chính sách của Nhà nước về phát triển hàng hải

- Ngày 15/6/2021, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 942/QĐ-TTg phê duyệt chiến lược phát triển Chính phủ điện tử hướng tới Chính phủ số giai đoạn 2021-2025, định hướng 2030. Tuy nhiên, tại Bộ luật 2015 chưa có các quy định, chính sách cụ thể để khuyến khích phát triển phương thức quản lý điện tử, hoạt động trên môi trường số trong lĩnh vực hàng hải.

- Ngày 07/7/2023, Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã thông qua sửa đổi Chiến lược giảm phát thải khí nhà kính từ tàu, theo đó tham vọng của Chiến lược giảm phát thải ròng khí nhà kính đối với vận tải biển quốc tế về “0” vào năm 2050. Chiến lược cũng đã đưa ra các biện pháp trong ngắn hạn, trung hạn và dài hạn nhằm kiểm soát nghiêm ngặt mức phát thải của vận tải biển quốc tế để đạt được mục tiêu phát thải ròng về 0 vào 2050.

Tuy nhiên hiện nay, các quy định pháp luật về hàng hải chưa có các cơ chế chính sách của nhà nước để hỗ trợ, khuyến khích, thúc đẩy doanh nghiệp hàng hải chuyển đổi xanh và giảm phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực hàng hải. Các quy định này cần được phải được bổ sung cho phù hợp với thực tế hoạt động và đáp ứng yêu cầu về xu hướng phát triển xanh của thế giới.

b) Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải

- Hiện nay, công nghệ thông tin ngày càng phát triển, các đối tượng xấu có thể sử dụng thiết bị, công nghệ kỹ thuật, không gian mạng để phá hoại, làm giảm tác dụng, gây ảnh hưởng đến hoạt động của hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải, hệ thống khai thác vận hành tàu, hệ thống quản lý kết cấu hạ tầng hàng hải; dịch vụ công trực tuyến, quản lý điện tử trong lĩnh vực hàng hải. Do đó cần nghiên cứu bổ sung vào các hành vị bị cấm tại Điều 12 Bộ luật.

- Trong thực tế hiện nay đã phát sinh các hành vi ảnh hưởng đến an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường như: tự ý hoán cải, thay thế, lắp thêm hoặc tháo bỏ thiết bị, tự ý tắt hoặc thay đổi thông tin cài đặt trong các thiết bị thông tin liên lạc quan trọng như thiết bị nhận dạng tự động (AIS), thiệt bị nhận dạng tầm xa (LRIT), ...Do đó cần nghiên cứu bổ sung vào các hành vị bị cấm tại Điều 12 Bộ luật.

- Hiện nay xuất hiện các hành vi tự ý thiết lập báo hiệu hàng hải; tự ý thay đổi đặc tính nhận dạng của báo hiệu hàng hải; tự ý truyền phát thông tin khí tượng thủy văn ảnh hưởng đến an toàn hàng hải.

***2. Về tàu biển, thuyền bộ, thuyền viên và bắt giữ tàu biển***

a) Tàu lặn, du thuyền, phương tiện chở khí và lưu trữ LPG

- Đối với tàu lặn: Tại Bộ luật 2015 đã có một số quy định liên quan đến tàu lặn (như quy định về đăng ký, đăng kiểm, lai dắt, hoa tiêu). Tuy nhiên, tại Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn thi hành chưa có các quy định cụ thể, đặc thù cho loại phương tiện này (như chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên tàu lặn, chương trình đào tạo thuyền viên tàu lặn, phương án tìm kiếm cứu nạn dưới mặt nước, thu phí đối với hoạt động của tàu lặn, về việc cấp phép cho tàu lặn vào, rời cảng biển...).

Hiện nay, loại hình tàu lặn này đã được doanh nghiệp đưa về khai thác tại Việt Nam để phục vụ nhu cầu du lịch (tại Nha Trang). Do chưa có một số quy định cụ thể, trên cơ sở đề xuất kiến nghị của doanh nghiệp, Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép áp dụng thí điểm hoạt động tàu lặn, thời gian áp dụng thí điểm từ tháng 02/2021 đến hết tháng 07/2024. Kết quả triển khai thực hiện thí điểm làm cơ sở để bổ sung các quy định nói trên tại Bộ luật cho phù hợp với thực tiễn.

- Đối với du thuyền: Du thuyền là một loại phương tiện thủy đã được sản xuất đưa vào khai thác từ lâu ở nhiều nước trên thế giới, phục vụ hoạt động du lịch, dịch vụ vui chơi giải trí ở trên biển, ven biển, hồ, đầm, vịnh…Tại các quốc gia, du thuyền cá nhân và hiệp hội du thuyền đã phát triển rất lớn mạnh. Theo quy định của pháp luật Việt Nam, du thuyền có thể đăng ký theo quy định là tàu biển hoặc phương tiện thủy nội địa và chịu sự quản lý của Cục Hàng hải Việt Nam, Cục Đường thủy nội địa hoặc Sở Giao thông vận tải tương ứng với hình thức đăng ký. Theo thống kê, số lượng du thuyền hiện nay đăng ký là tàu biển có 03 du thuyền (du thuyền Hòa Bình Carrara, du thuyền My Little Princess, du thuyền Sunshine). Các du thuyền còn lại đăng ký phương tiện thủy nội địa tại Sở Giao thông vận tải.

Du thuyền là loại hình phương tiện có những đặc thù riêng, cần phải có quy định cụ thể về chứng chỉ chuyên môn, chương trình đào tạo, quy hoạch bến du thuyền... cho loại hình này. Tuy nhiên, hiện nay tại Bộ luật và các văn bản hướng dẫn chưa có quy định cụ thể mà đang áp dụng những quy định, tiêu chuẩn, chứng chỉ vận hành như đối với tàu khách. Nhằm khắc phục các tồn tại nêu trên và tạo môi trường pháp lý cho loại hình du thuyền hoạt động, đảm bảo an toàn, việc nghiên cứu, xây dựng quy định về quản lý hoạt động du thuyền trong vùng biển Việt Nam là cần thiết và phù hợp trong tình hình hiện nay.

- Tại khoản 5 Điều 4 Bộ luật 2015 quy định “*Kho chứa nổi là cấu trúc nổi chuyên dùng để chứa, sơ chế dầu phục vụ thăm dò, khai thác, chế biến dầu khí*”. Tuy nhiên, hiện nay xuất hiện một số kho chứa nổi chứa khí và lưu trữ LPG trên biển. Do đó, cần nghiên cứu sửa đổi, bổ sung khái niệm “Kho chứa nổi” cho phù hợp với thực tiễn.

b) Đăng ký tàu biển

- Tại Điều 20 Bộ luật 2015 quy định tàu biển khi đăng ký phải có Giấy chứng nhận dung tích, giấy chứng nhận phân cấp tàu biển. Tuy nhiên, theo thông lệ quốc tế, các tàu có chiều dài dưới 24 mét, không hạn chế công suất máy và không phải tàu loại đặc biệt (như tàu khách, tàu chở chất lỏng dễ cháy, tàu công trình, chở hàng nguy hiểm) không được cấp giấy chứng nhận phân cấp; các tàu này sẽ được cấp Giấy chứng nhận an toàn và bảo vệ môi trường phù hợp theo quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho tàu.

- Điều 25 Bộ luật 2015 quy định việc xóa đăng ký tàu theo đề nghị của chủ tàu hoặc người đứng tên đăng ký tàu biển, sau đó cơ quan đăng ký thu hồi Giấy chứng nhận đăng ký và cấp Giấy chứng nhận xóa đăng ký. Tuy nhiên, trong thực tế phát sinh một số bất cập như sau:

+ Trường hợp tàu biển thuộc đối tượng phải xóa đăng ký (phá hủy, chìm đắm,.) nhưng chủ tàu hoặc người đứng tên đăng ký tàu biển đã ngừng hoạt động (phá sản, giải thể,…) nên không thực hiện thủ tục xóa đăng ký. Về mặt pháp lý tàu vẫn đang trong tình trạng đăng ký treo cờ (thông tin này được thể hiện trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam).

+ Trường hợp tàu gây tai nạn, đang trong thời gian giải quyết các tranh chấp, khiếu nại hàng hải liên quan đến tàu (đặc biệt là trong quá trình giải quyết thanh toán các chi phí liên quan phục vụ công tác trục vớt xác tàu của chủ tàu), việc chủ tàu không chủ động thực hiện thủ tục xóa đăng ký sẽ làm ảnh hưởng đến việc giải quyết các tranh chấp và nghĩa vụ.

Đồng thời, tại Điều 25 Bộ luật 2015 quy định xóa đăng ký tàu biển Việt Nam trong trường hợp tàu biển mất tích, không còn tính năng tàu biển. Tuy nhiên, chưa quy định cụ thể về khái niệm tàu mất tích, không còn tính năng tàu biển nên gây khó khăn, lúng túng cho các cơ quan đăng ký trong quá trình thực hiện.

- Hiện nay, nhiều doanh nghiệp, chủ tàu muốn phát triển kinh doanh nên có nhu cầu tạm ngưng đăng ký đối với tàu biển Việt Nam để cho thuê tàu trần mang cờ quốc tịch nước ngoài. Tuy nhiên, Bộ luật 2015 chưa có quy định về việc tạm ngưng đăng ký đối với tàu biển Việt Nam. Vì vậy, trong trường hợp này chủ tàu bắt buộc phải xóa đăng ký tàu biển Việt Nam khi cho thuê tàu trần mang cờ nước ngoài, khi hết hạn thuê tàu trần phải quay lại đăng ký tàu như thủ tục ban đầu. Điều này gây mất thời gian, phát sinh thêm chi phí không cần thiết cho doanh nghiệp. Mặt khác, theo thông lệ hàng hải quốc tế thì chủ tàu chỉ cần làm thủ tục tạm ngưng đăng ký chứ không xóa đăng ký tàu biển.

- Hiện tại, chủ tàu Việt Nam có khoảng 170 tàu biển với tổng trọng tải trên 3 triệu DWT đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài (bằng khoảng 38% tổng trọng tải đội tàu quốc gia Việt Nam). Tuy nhiên, pháp luật Việt Nam chưa có quy định quản lý đối với các tàu treo cờ nước ngoài. Do vậy rất khó khăn trong việc kiểm soát hoạt động của các tàu này. Thực tế, đã phát sinh một số tàu treo cờ nước ngoài của chủ tàu Việt Nam hoạt động tại nước ngoài vi phạm quy định (như hoạt động tại khu vực có lệnh cấm vận) thì Việt Nam vẫn phải chịu trách nhiệm thực hiện các nghĩa vụ đối với quốc gia sở hữu tàu.

c) Đăng kiểm tàu biển

- Các quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm đơn vị đăng kiểm và đăng kiểm viên tàu biển hiện nay đang được quy định tại các văn bản dưới luật (Thông tư 51/2017/TT-BGTVT ngày 29/12/2017). Các quy định mang tính ổn định. Do đó, nghiên cứu đưa lên luật các quy định mang tính nguyên tắc về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm đơn vị đăng kiểm và đăng kiểm viên tàu biển.

- Về cơ sở thiết kế tàu biển, cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển... . đây là những tổ chức, cá nhân đóng vai trò quan trọng trong việc thực hiện đồng bộ các giải pháp về chất lượng an toàn kỹ thuật của tàu biển. Hiện nay, trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân này chưa được quy định cụ thể tại Bộ luật mà được quy định tại một số Nghị định, Thông tư và quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tàu biển. Vì vậy, cần nghiên cứu để bổ sung một số trách nhiệm cụ thể của các tổ chức, cá nhân này vào trong luật để tạo sự ổn định, bao quát được hết các tổ chức, cá nhân có liên quan.

- Công tác đăng kiểm tàu chỉ nhằm bảo đảm về tình trạng kỹ thuật của tàu, không liên quan đến tranh chấp về sở hữu, thương mại giữa chủ tàu và người thuê tàu, giữa tổ chức cung cấp tài chính và chủ tàu, giữa bảo hiểm và chủ tàu… Tuy nhiên, trên thực tế phát sinh những vướng mắc, cách hiểu chưa thống nhất về nguyên tắc, mục đích của việc đăng kiểm tàu biển.

- Theo Điều 32 Bộ luật 2015 quy định tàu biển đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phải chịu sự giám sát kỹ thuật của tổ chức đăng kiểm về chất lượng, an toàn kỹ thuật phù hợp với hồ sơ thiết kế được duyệt và cấp giấy chứng nhận có liên quan. Tuy nhiên, thực tế có nhiều hạng mục sửa chữa nhỏ, đơn giản có thể được thực hiện ngay tại bến, cảng.

- Có một số thuật ngữ tại Bộ luật 2015 chưa rõ ràng, khó áp dụng trong thực tế cần được giải thích cụ thể như: "sửa chữa phục hồi" tại Điều 32; "ảnh hưởng nghiêm trọng" tại khoản 3 Điều 34.

***3. Cảng biển***

a) Các quy định chung về cảng biển

- Trên thực tế, bến phao được xem là một phần của cảng biển, gắn liền với định hướng phát triển hạ tầng cảng biển, hạ tầng kết nối. Tuy nhiên, trong Bộ luật chưa có giải thích từ ngữ và quy định vai trò của bến phao trong cảng biển.

- Về luồng hàng hải: Hiện nay, việc đầu tư xây dựng nhiều luồng hàng hải trong cùng khu vực dẫn đến lãng phí tài nguyên biển. Bên cạnh đó, một số khu vực có độ sâu nhỏ, địa hình hẹp, không thể thiết lập nhiều tuyến luồng tách biệt, phải thiết lập chồng lấn lên nhau, dẫn đến việc điều động tàu thuyền tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn hàng hải. Đồng thời, có một số tuyến luồng hàng hải đã không còn phù hợp với mục tiêu được công bố ban đầu (như khi công bố là luồng hàng hải chuyên dùng nhưng sau quá trình khai thác, nhiều cảng, bến được xây dựng, luồng hàng hải phục vụ chung cho các cảng, bến tại khu vực…). Tuy nhiên, tại Bộ luật 2015 chưa có các quy định liên quan đến chuyển đổi các tuyến luyền hàng hải chuyên dùng thành luồng hàng hải công cộng và ngược lại.

- Về quản lý hoạt động nạo vét nạo vét duy tu luồng hàng hải: Hoạt động này trước đây thực hiện theo hướng dẫn tại Quyết định số 73/2013/QĐ-TTg ngày 27/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc thí điểm thực hiện cơ chế nạo vét, duy tu các tuyến luồng hàng hải do Bộ Giao thông vận tải quản lý. Sau khi kết thúc thí điểm nạo vét, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 159/2018/NĐ-CP ngày 28/11/2018 về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa. Đây là nhiệm vụ thường xuyên để tuyến luồng bảo đảm độ sâu giúp tàu thuyền hành hải thuận lợi. Tuy nhiên, trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam chưa có quy định về hoạt động nạo vét nạo vét duy tu luồng hàng hải.

b) Quản lý cảng biển

- Theo khoản 4 Điều 73 Bộ luật 2015 quy định: *cảng, bến thủy nội địa nằm trong vùng nước cảng biển chịu sự quản lý nhà nước về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng chống cháy, nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan*. Theo khoản 5 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2014: “*Bến thủy nội địa là công trình độc lập có quy mô nhỏ, gồm vùng đất và vùng nước trước bến để phương tiện neo đậu, xếp dỡ hàng hoá, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ hỗ trợ khác. Bến thủy nội địa gồm bến hàng hóa, bến hành khách, bến tổng hợp, bến khách ngang sông, bến chuyên dùng*”. Theo quy định này, Bến thủy nội địa được tiếp nhận phương tiện thủy nội địa vào hoạt động (thực tế hiện nay, tiếp nhận phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB trọng tải lên đến trên 2 vạn tấn). Hiện nay, các bến thủy nội địa do Sở GTVT công bố hoặc cấp giấy phép hoạt động; tàu thuyền hoạt động vào, rời cảng, bến, Cảng vụ Đường thủy nội địa kiểm tra, quản lý và cấp phép. Thực tế cho thấy quy định về xây dựng, cấp giấy phép hoạt động bến thủy nội địa tương đối đơn giản, tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất an toàn khi tiếp nhận các phương tiện có trọng tải lớn. Trường hợp khi tàu rời cảng, bến xảy ra tai nạn, sự cố hàng hải thì do Cảng vụ hàng hải chịu trách nhiệm xử lý chính (điều tra tai nạn, sự cố, tìm kiếm cứu nạn) vì nằm trong vùng nước cảng biển. Việc tàu thuyền hoạt động trong vùng nước cảng biển của Cảng vụ hàng hải nhưng Cảng vụ hàng hải không trực tiếp quản lý, kiểm tra, cấp phép gây ra nhiều bất cập trong công tác quản lý nhà nước tại vùng nước cảng biển được giao. Bên cạnh đó, việc Cảng vụ hàng hải triển khai kiểm tra cảng, bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển nhằm đảm bảo an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng chống cháy, nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của Bộ luật Hàng hải dẫn đến sự chồng chéo khi 01 doanh nghiệp cảng, bến phải chịu sự kiểm tra, quản lý cùng lúc của 02 cơ quan là Cảng vụ hàng hải và Cảng vụ đường thủy nội địa.

- Theo quy định tại Điều 87, 88, 89 Bộ luật 2015, Ban Quản lý và khai thác cảng được thành lập với mục tiêu phát huy hiệu quả khai thác tốt nhất đối với khu vực vùng nước và vùng đất được giao, theo đó Ban Quản lý và khai thác cảng sẽ có cả hai chức năng kinh doanh và các chức năng liên quan tới lĩnh vực quản lý nhà nước. Tuy nhiên, việc thành lập một mô hình có đồng thời hai chức năng như trên sẽ gây xung đột với các quy định pháp luật hiện hành như Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương và Luật Doanh nghiệp do đây là một mô hình tổ chức hoàn toàn mới, chưa được quy định trong các luật nói trên. Đồng thời, nội dung hoạt động của Ban quản lý có liên quan trực tiếp đến vùng đất, vùng nước của địa phương, trong khi Luật Đất đai, Luật Tổ chức chính quyền địa phương đã phân định rất rõ thẩm quyền cho Ủy ban nhân dân các cấp trong việc thực hiện quản lý, sử dụng đất tại địa phương.

Vì vậy, việc triển khai mô hình Ban quản lý và khai thác cảng biển trong tình hình hiện nay có thể làm phát sinh nhiều vấn đề và chưa thực sự phù hợp với tình hình thực tế.

- Hiện nay, quy định giữa Bộ luật 2015 và Luật Quản lý, sử dụng tài sản công có sự chưa thống nhất: Bộ luật 2015 quy định kết cấu hạ tầng cảng biển đầu tư bằng nguồn vốn nhà nước được cho thuê khai thác từng phần hoặc toàn bộ theo quy định của pháp luật; Luật Quản lý, sử dụng tài sản công được Quốc hội ban hành 21/6/2017 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2018 quy định nhiều phương thức khai thác tài sản KCHT như trực tiếp tổ chức khai thác tài sản, cho thuê quyền khai thác tài sản, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản, phương thức khác theo quy định của pháp luật; Bộ luật 2015 quy định việc cho thuê khai thác KCHT cảng biển được thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định việc cho thuê quyền khai thác tài sản KCHT được thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu giá tài sản.

c) Thủ tục tàu thuyền đến và rời cảng biển

- Khoản 1 Điều 97 quy định về tàu công vụ đang thực hiện nhiệm vụ, tàu đón, trả hoa tiêu, tàu chuyên dùng thực hiện hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, bảo đảm an toàn hàng hải...được miễn thực hiện các thủ tục đến, rời cảng theo quy định. Tuy nhiên, trên thực tế triển khai có những cách hiểu, áp dụng chưa thống nhất gây ra những khó khăn nhất định cho các tổ chức, cá nhân.

- Khoản 2 Điều 97 quy định tàu thuyền đến cảng chuyển giao người, tài sản, tàu thuyền cứu được trên biển….làm thủ tục đến rời, cảng một lần. Tuy nhiên, việc cứu người trên biển là việc làm nhân đạo, do cứu người nên ảnh hưởng đến hành trình tàu, phát sinh thêm nhiều chi phí.

***4. Vận tải biển và dịch vụ hỗ trợ vận tải biển***

a) Quyền vận tải biển nội địa

Để bảo hộ quyền vận tải nội địa, Bộ luật 2015 đã có quy định rất chi tiết một số trường hợp đặc biệt tàu biển nước ngoài được vận tải nội địa. Tuy nhiên, thực tế hiện nay phát sinh nhu cầu vận chuyển hành khách tuyến du lịch nội địa bằng tàu khách du lịch nước ngoài loại lớn. Do đó, cần nghiên cứu để sửa đổi, bổ sung vào Bộ luật trường hợp vận chuyển hành khách tuyến du lịch nội địa bằng tàu khách du lịch nước ngoài loại lớn vào các trường hợp đặc biệt được vận tải nội địa nhưng vẫn phải đảm bảo được quyền vận tải nội địa của đội tàu biển Việt Nam.

b) Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

- Điều 155 Bộ luật 2015 đã quy định một số nội dung liên quan đến vận chuyển hàng hóa nguy hiểm. Tuy nhiên, một số nội dung liên quan đến công tác quản lý đối với hoạt động vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển còn chưa được quy định cụ thể. Tổ chức hàng hải quốc tế IMO đã ban hành Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển, 1974 (SOLAS), đã được sửa đổi, theo đó quy định tại các điều khoản bắt buộc quản lý việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm ở dạng đóng gói hoặc ở dạng rắn với số lượng lớn. Các quy định này được cụ thể bởi Bộ luật quốc tế về vận chuyển hàng nguy hiểm (IMDG Code). IMDG Code được thiết kế để giảm thiểu nguy cơ tai nạn, bảo vệ môi trường và đảm bảo an toàn cho những người tham gia vào hoạt động vận chuyển hàng hóa nguy hiểm dạng đóng kiện bằng tàu biển. Những quy định trong IMDG Code đề cập đến các loại hàng hóa nguy hiểm, bao gồm chất dễ cháy, chất độc hại, chất nổ, chất ô nhiễm môi trường và các vật liệu phóng xạ. IMDG code yêu cầu các nhà sản xuất và vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trên biển phải tuân thủ các quy định về đóng gói, đánh dấu và vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, cũng như thông báo cho những người tham gia vào quá trình vận chuyển về các loại hàng hóa nguy hiểm được vận chuyển trên tàu. IMDG Code cung cấp cho những người tham gia vào hoạt động vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trên biển các thông tin và hướng dẫn về an toàn, bảo vệ môi trường và cứu hộ trong trường hợp xảy ra sự cố. Vận tải biển chuyên chở hơn 90% tổng khối lượng hàng hóa thương mại toàn cầu, do đó vận tải biển có một vai trò rất quan trọng trong chuỗi cung ứng logistic. Việc nội luật hóa các quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển theo quy định của IMDG code mà Việt Nam là thành viên là bắt buộc và cần thiết để đảm bảo an toàn cho quá trình vận tải lưu thông hàng hóa.

- Hiện nay, các hãng tàu, doanh nghiệp vận tải biển và logistics luôn chú trọng về chuyển đổi số trong hoạt động sản xuất kinh doanh, việc số hóa vận đơn, chứng từ điện tử đang được triển khai mạnh mẽ giúp các doanh nghiệp dịch vụ vận tải giảm sự chậm trễ; giảm phương tiện, chi phí nhiên liệu, nhân lực lao động... Tuy nhiên, tại Bộ luật chưa có quy định về vận đơn điện tử, chứng từ vận tải điện tử.

d) Đại lý tàu biển và môi giới hàng hải.

- Bộ luật 2015 quy định điều kiện kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển là có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ đại lý tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế. Tuy nhiên, căn cứ trên nhu cầu thực tiễn, một số điều kiện kinh doanh có thể giao doanh nghiệp tự điều hành và chịu trách nhiệm trong hoạt động kinh doanh. Do đó, cần xem xét điều chỉnh lại quy định này tại Bộ luật cho phù hợp với thực tiễn.

d) Lai dắt tàu biển

Bộ luật 2015 quy định điều kiện kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển phải có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ lai dắt tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế. Tuy nhiên, căn cứ trên nhu cầu thực tiễn, một số điều kiện kinh doanh nghiệp có thể giao doanh nghiệp tự điều hành và chịu trách nhiệm trong hoạt động kinh doanh. Do đó, cần xem xét điều chỉnh lại quy định này tại Bộ luật cho phù hợp với thực tiễn.

***5. An toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường***

a) Về tai nạn hàng hải: Tại Điều 123 Bộ luật 2015 quy định “*Tai nạn hàng hải là sự kiện liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển gây ra một trong những hậu quả sau: làm chết người, mất tích, bị thương nặng; làm cho tàu biển đâm va; hư hỏng nghiêm trọng đến cấu trúc tàu; làm cho tàu mất tích, chìm đắm, mắc cạn, mất khả năng điều động; làm hư hỏng kết cấu hạ tầng hàng hải hoặc gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng*”.

Tuy nhiên, theo quy định tại điểm 2.9 Điều 2 Bộ luật về các tiêu chuẩn và khuyến nghị quốc tế đối với hoạt động điều tra tai nạn hoặc sự cố hàng hải của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) có định nghĩa về tai nạn hàng hải, cụ thể “*Tai nạn hàng hải có nghĩa là một sự kiện hoặc một chuỗi các sự kiện dẫn đến bất kỳ điều nào sau đây xảy ra trực tiếp liên quan đến hoạt động của tàu: gây chết hoặc thương tích nghiêm trọng của một người; người mất tích từ tàu; tàu chìm đắm, được tuyên bố phát lý về việc chìm đắm hoặc việc bỏ tàu; thiệt hại vật chất đối với tàu; tàu mắc cạn hoặc mất khả năng hoạt động, hoặc tàu bị va chạm; thiệt hại vật chất đối với cơ sở hạ tầng hàng hải bên ngoài tàu, có thể gây nguy hiểm nghiêm trọng cho sự an toàn của tàu, tàu khác hoặc cá nhân; hoặc thiệt hại nghiêm trọng đối với môi trường, hoặc khả năng gây thiệt hại nghiêm trọng cho môi trường, do tàu hoặc nhiều tàu bị hư hại*”, tai nạn hàng hải không bao gồm hành động cố ý hoặc thiếu sót, với ý định gây hại cho sự an toàn của tàu, cá nhân hoặc môi trường. Như vậy, có thể thấy định nghĩa tại Điều 123 Bộ luật 2015 đã được mở rộng hơn đối với trường hợp tàu mất tích. Trên thực tế việc tổ chức điều tra tai nạn đối với tàu biển mất tích là bất khả thi do nguyên nhân không tìm thấy bất kỳ nhân chứng, vật chứng nào để có thể khẳng định đã xảy ra tai nạn hàng hải.

b) Về truyền phát thông tin an ninh hàng hải: Tại Điều 107 Bộ luật 2015 đang quy định truyền phát thông tin an ninh hàng hải, tuy nhiên mới chỉ đang quy định đối tượng là tàu biển. Theo Mục 13 khoản 1 Quy định 1 Chương XI-2 Công ước SOLAS định nghĩa về sự cố an ninh là bất kỳ hành động hoặc tình huống khả nghi nào mà đe dọa đến an ninh của tàu biển, bao gồm cả giàn di động và tàu cao tốc hoặc cơ sở cảng hoặc bất cứ giao tiếp tàu - cảng, giao tiếp tàu - tàu. Khoản 2 Quy định 3 Chương XI-2 Công ước SOLAS quy định Chính phủ ký kết phải thiết lập các cấp độ an ninh và đảm bảo cung cấp thông tin về cấp độ an ninh cho các cơ sở cảng trong quốc gia của mình và cung cấp thông tin về cấp độ an ninh đối với tàu trước khi vào cảng. Khi có bất cứ thay đổi nào về cấp độ an ninh, thông tin về cấp độ an ninh phải được cập nhật ngay lập tức. Mục 7 Khoản 2 Điều 14 phần A của Bộ luật ISPS quy định về hành động “đảm bảo việc trao đổi thông tin an ninh sẵn sàng” phải được thực hiện thông qua các biện pháp phù hợp trong tất cả các bến cảng để nhận biết và thực hiện các biện pháp phòng ngừa sự cố an ninh. Mục 11 Điều 15 Phần B của Bộ luật ISPS quy định một số sự cố an ninh hàng hải tại cảng biển gồm: thiệt hại hoặc phá hủy bến cảng hoặc tàu, ví dụ bằng chất nổ, đốt, phá hoại; chặn cướp hoặc bắt cóc tàu hoặc người trên tàu; xáo trộn hàng hóa hoặc đồ dự trữ trên tàu, can thiệp vào các thiết bị hoặc hệ thống quan trọng trên tàu; tiếp cận hoặc sử dụng trái phép, bao gồm cả việc có người vượt biên trái phép; buôn lậu vũ khí hoặc thiết bị, kể cả vũ khí hủy diệt hàng loạt;… Như vậy, so với quy định của Công ước SOLAS, quy định tại Bộ luật chưa có đối tượng truyền phát thông tin an ninh hàng hải là cảng biển.

c) Về trục vớt tài sản chìm đắm

- Theo Điều 276 Bộ luật 2015 định nghĩa về tài sản chìm đắm: “*Tài sản chìm đắm là tàu thuyền, hàng hóa hoặc vật thể khác chìm đắm hoặc trôi nổi trong vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam hoặc dạt vào bờ biển Việt Nam*”. Như vậy, tài sản chìm ở đây ngoài tàu thuyền, hàng hóa liên quan đến tàu thuyền còn bao gồm các loại hình tài sản chìm đắm khác không liên quan hoặc gây ảnh hưởng tới hoạt động hàng hải.

Trên thực tế, Công ước Quốc tế về di dời xác tàu (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007) của Tổ chức Hàng hải thế giới (IMO), các quy định về di dời xác tàu đắm nhằm loại bỏ các nguy cơ gây mất an toàn cho hoạt động hàng hải và nguy cơ gây ô nhiễm môi trường biển, phạm vi điều chỉnh hẹp hơn rất nhiều so với quy định về tài sản chìm đắm tại Bộ luật 2015.

- Nghĩa vụ của chủ sở hữu tài sản chìm đắm: Điều 277 quy định “*chủ sở hữu tài sản chìm đắm có nghĩa vụ trục vớt tài sản chìm đắm và chịu mọi chi phí liên quan đến việc trục vớt*”. Tuy nhiên, trên thực tế việc này phát sinh một số vấn đề như sau: một số chủ tàu có tài sản chìm đắm đã thực hiện việc chuyển quyền sở hữu để thoái thác trách nhiệm, nghĩa vụ về xử lý tài sản chìm đắm, từ đó việc phân định trách nhiệm trục vớt còn gặp nhiều khó khăn; chưa có quy định về ủy quyền thực hiện trục vớt đối với các tài sản chìm đắm thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài; khó khăn trong việc xác định chủ sở hữu và nghĩa vụ của chủ sở hữu trong trường hợp chủ tàu nước ngoài tiến hành xóa đăng ký tàu thuyền khi tàu thuyền bị chìm, rồi bán lại xác tàu dưới hình thức tài sản không phải là tàu biển cho một chủ sở hữu khác trong nước.

- Mất quyền sở hữu đối với tài sản chìm đắm: Điều 281 quy định *“Chủ sở hữu tài sản mất quyền sở hữu đối với tài sản chìm đắm trong trường hợp không thông báo hoặc không trục vớt tài sản trong thời hạn quy định”.* Tuy nhiên, hiện nay chưa có quy định cụ thể về trình tự, thủ tục để tiến hành công bố mất quyền sở hữu đối với tài sản chìm đắm.

d) Về bảo đảm an toàn hàng hải

Tại khoản 3 Điều 108 Bộ luật 2015 quy định chi tiết những nội dung về dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải. Tuy nhiên, trên thực tiễn phát sinh một số dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải như dịch vụ giám sát và điều phối giao thông hàng hải – VTS, hệ thống đài thông tin điện tử, hệ thống trạm bờ DGPS; mạng lưới khí tượng thủy văn chuyên ngành hàng hải; công tác nạo vét duy tu luồng hàng hải công cộng để đảm bảo độ sâu của luồng theo chuẩn tắc thiết kế….

**B. Nguyên nhân**

**I. Nguyên nhân khách quan**

1. Tình hình thế giới có nhiều thay đổi, khoa học kỹ thuật ngày càng phát triển, các phương tiện công nghệ mới xuất hiện. Việc sử dụng nguyên liệu sạch, nguyên liệu tái tạo là xu thế phát triển và yêu cầu của thế giới. Việt Nam đã tham gia ký kết Công ước khung của Liên hợp quốc về Biến đổi khí hậu tại Hội nghị lần thứ 26 (COP26), theo đó đến năm 2050 sẽ giảm phát thải ròng CO2 về 0. Do đó, yêu cầu đặt ra cần phải có các quy định để cụ thể hóa các nội dung này.

2. Một số sửa đổi, bổ sung Công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên có hiệu lực bắt buộc nên yêu cầu phải nội luật hóa các quy định công ước để triển khai thực hiện.

3. Tình hình thế giới có nhiều bất ổn, ảnh hưởng của bệnh dịch, thiên tai tác động trực tiếp tới hoạt động của ngành hàng hải.

4. Ngành hàng hải là ngành đặc thù, môi trường làm việc khắc nghiệt, vất vả, phải xa gia đình, thu nhập thấp hơn so với các ngành nghề khác. Điều này dẫn đến sự suy giảm, thiếu hụt về nguồn nhân lực hàng hải.

**II. Nguyên nhân chủ quan**

1. Nguồn lực đầu tư cho công tác quản lý nhà nước về hàng hải này còn thiếu, chưa đồng đều về chất lượng giữa bối cảnh tăng trưởng vận tải hàng hải ở mức cao và hạ tầng ngành hàng hải chưa đảm bảo so với nhu cầu phát triển của thực tiễn.

2. Nguồn vốn ngân sách nhà nước chi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng còn hạn chế trong khi nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải trong toàn quốc là rất lớn. Ngân sách nhà nước dành cho công tác đào tạo phát triển nhân lực còn hạn chế, chưa đảm bảo chế độ đãi ngộ và thu hút các nhân lực có năng lực.

3. Một số chủ tàu, người thuê tàu, các đơn vị thiết kế, các cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển và các tổ chức, cá nhân liên quan chưa thực hiện đúng, đủ trách nhiệm theo quy định để đảm bảo duy trì tình trạng kỹ thuật của tàu biển trong đóng mới, nhập khẩu, hoán cải và khai thác tàu biển.

4. Đội ngũ sỹ quan thuyền viên còn hạn chế về năng lực, thiếu trách nhiệm trong công tác duy trì tình trạng kỹ thuật tàu, vận hành tàu và các trang thiết bị của tàu biển.

**Phần thứ ba**

**ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG**

**BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM**

1. **Quan điểm, mục tiêu**

1. Phù hợp với Hiến pháp 2013, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước trong phát triển hàng hải Việt Nam; đảm bảo sự tương thích với các Điều ước quốc tế về hàng hải mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thành viên; phát huy những ưu điểm của Bộ luật 2015, bổ sung, thay thế các nội dung không phù hợp, cản trở sự phát triển của lĩnh vực hàng hải; tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển của hàng hải các nước trên thế giới có điều kiện tương đồng với Việt Nam.

2. Phát triển hàng hải theo cơ chế thị trường, định hướng xã hội chủ nghĩa; tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp. Tạo cơ chế mở để thu hút các nguồn lực ngoài xã hội đầu tư kinh doanh hàng hải, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước, phát triển hệ thống cảng biển, luồng hàng hải theo chiến lược, quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

3. Quy định rõ trách nhiệm và nghĩa vụ của các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong hoạt động hàng hải. Tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực hàng hải; tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước đối với hoạt động hàng hải.

4. Thúc đẩy hoạt động vận tải hàng hải theo hướng hiện đại, hiệu quả, an toàn. Nâng cao thị phần vận tải hàng hải, tăng cường kết nối với các phương thức vận tải khác.

5. Tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực hàng hải; tăng cường công tác phân cấp, phân quyền đảm bảo huy động mọi nguồn lực cho sự phát triển của các hoạt động về hàng hải. Cải tiến, ứng dụng khoa học công nghệ, nâng cấp cơ sở hạ tầng về công nghệ thông tin, cơ sở dữ liệu

6. Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực hàng hải trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực và tuân thủ các quy định chung trong khuôn khổ các điều ước quốc tế.

1. **Định hướng sửa đổi**

**I. Công tác quản lý nhà nước về hàng hải**

*1. Chính sách của Nhà nước về phát triển hàng hải*

- Bổ sung các chính sách phát triển phương thức quản lý điện tử, hoạt động trên môi trường số trong lĩnh vực hàng hải tại Điều 7 Bộ luật.

- Bổ sung chính sách hỗ trợ, khuyến khích, thúc đẩy doanh nghiệp hàng hải chuyển đổi xanh và giảm phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực hàng hải tại Điều 7 Bộ luật.

*2. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải*

Rà soát, nghiên cứu sửa đổi, bổ sung Điều 12 Bộ luật 2015 bổ sung một số hành vi bị nghiêm cấm như sau:

- Hành vi sử dụng thiết bị, công nghệ kỹ thuật, không gian mạng phá hoại, làm giảm tác dụng, gây ảnh hưởng đến hoạt động của hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải; hệ thống khai thác vận hành tàu, hệ thống quản lý kết cấu hạ tầng hàng hải; dịch vụ công trực tuyến, quản lý điện tử trong lĩnh vực hàng hải.

- Hành vi đóng mới, hoán cải, nhập khẩu tàu biển không đảm bảo điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định; Tự ý hoán cải, thay thế, lắp thêm hoặc tháo bỏ trang thiết bị; tự ý tắt hoặc thay đổi thông tin cài đặt trong các thiết bị thông tin liên lạc quan trọng như AIS, LRIT, ...

- Hành vi tự ý thiết lập báo hiệu hàng hải; tự ý thay đổi đặc tính nhận dạng của báo hiệu hàng hải; tự ý truyền phát thông tin khí tượng thủy văn ảnh hưởng đến an toàn hàng hải.

**II. Về tàu biển, thuyền bộ, thuyền viên và bắt giữ tàu biển**

*1. Tàu lặn, du thuyền, phương tiện chở khí và lưu trữ LPG*

- Nghiên cứu bổ sung một số quy định về quản lý hoạt động tàu lặn, du thuyền trong Bộ luật 2015.

- Nghiên cứu sửa đổi, bổ sung quy định về Kho chứa nổi tại khoản 5 Điều 4 Bộ luật 2015 cho phù hợp với thực tiễn.

*2. Đăng ký tàu biển*

- Nghiên cứu sửa đổi điểm b khoản 1 Điều 20 Bộ luật 2015 theo hướng bổ sung “Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường” để phù hợp với các tàu có chiều dài dưới 24 mét, không hạn chế công suất máy và không phải tàu loại đặc biệt.

- Nghiên cứu sửa đổi, bổ sung quy định về các trường hợp xóa đăng ký, điều kiện để xóa đăng ký tại Điều 25 Bộ luật 2015 cho phù hợp.

- Nghiên cứu bổ sung khái niệm về tàu biển mất tích, không còn tính năng tàu biển tại Điều 25 Bộ luật 2015.

- Nghiên cứu bổ sung quy định tạm ngưng đăng ký, đăng ký lại với tàu tạm ngưng khi hết thời hạn cho thuê tàu trần.

- Nghiên cứu bổ sung quy định đăng ký chủ sở hữu tàu khi chủ tàu mua tàu đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài.

*3. Đăng kiểm tàu biển*

- Nghiên cứu sửa đổi bổ sung vào khoản 2 Điều 28 quy định mang tính nguyên tắc về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm đơn vị đăng kiểm và đăng kiểm viên tàu biển.

- Nghiên cứu bổ sung vào Điều 31 Bộ luật quy định về trách nhiệm của các cơ sở thiết kế tàu biển, cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển.

- Nghiên cứu sửa đổi, bổ sung nguyên tắc đăng kiểm tàu biển Việt Nam tại Điều 29 Bộ luật theo hướng định rõ công tác đăng kiểm chỉ nhằm bảo đảm về tình trạng kỹ thuật của tàu, không liên quan đến tranh chấp về sở hữu, thương mại giữa chủ tàu và người thuê tàu, giữa tổ chức cung cấp tài chính và chủ tàu, giữa bảo hiểm và chủ tàu.

- Nghiên cứu sửa đổi, bổ sung quy định về giám sát kỹ thuật đối với tàu biển Việt Nam, quy định đối với các hạng mục sửa chữa nhỏ, đơn giản; giải thích cụ thể một số khái niệm như: “sửa chữa phục hồi; ảnh hưởng nghiêm trọng” tại Điều 32 Bộ luật 2015 cho phù hợp với thực tiễn.

**III. Cảng biển**

1. Các quy định chung về cảng biển

- Bổ sung khái niệm Bến phao tại Điều 4 và nội dung về bến phao tại Điều 73 của Bộ luật để thuận tiện trong quản lý và áp dụng.

- Nghiên cứu bổ sung nguyên tắc chuyển đổi các tuyến luồng hàng hải chuyên dùng thành luồng hàng hải công cộng và ngược lại.

- Bổ sung nội dung về quản lý hoạt động nạo vét nạo vét duy tu luồng hàng hải vào Bộ luật.

2. Quản lý cảng biển

- Nghiên cứu, sửa đổi khoản 4 Điều 73 Bộ luật 2015 theo hướng giao các Cảng vụ hàng hải tổ chức thực hiện công tác quản lý nhà nước chuyên ngành đối với các cảng, bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển; đồng thời quy định chặt chẽ hơn đối với việc xây dựng, cấp Giấy phép hoạt động bến thủy nội địa nằm trong vùng nước cảng biển, nhằm nâng cao trách nhiệm quản lý nhà nước, tránh sự chồng chéo giữa các cơ quan quản lý chuyên ngành, tạo thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải trong vùng nước cảng biển.

- Nghiên cứu bãi bỏ quy định về Ban quản lý và khai thác cảng biển tại Điều 87, 88 và 89 của Bộ luật 2015.

- Nghiên cứu sửa đổi Điều 86, Điều 88 của Bộ luật quy định về cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải đảm bảo phù hợp với thực tiễn và tính thống nhất của hệ thống pháp luật.

3. Thủ tục tàu thuyền đến và rời cảng biển

Nghiên cứu quy định rõ hơn các trường hợp đặc biệt tại khoản 1 Điều 97 (như tàu chuyên dùng thực hiện bảo đảm hàng hải, tàu công vụ đang thực hiện nhiệm vụ); nghiên cứu sửa đổi khoản 2 Điều 97 cho phù hợp với việc cứu người trên biển là việc làm nhân đạo, do cứu người nên ảnh hưởng đến hành trình tàu, phát sinh thêm nhiều chi phí, vì vậy trường hợp này cần miễn làm thủ tục đến, rời cảng biển nơi chuyển giao người và tài sản đã cứu để khuyến khích cho doanh nghiệp, tàu thuyền trong việc cứu người.

**IV. Vận tải biển và dịch vụ hỗ trợ vận tải biển**

1. Quyền vận tải biển nội địa

Nghiên cứu bổ sung trường hợp vận chuyển hành khách tuyến du lịch nội địa bằng tàu khách du lịch nước ngoài loại lớn vào các trường hợp đặc biệt được vận tải nội địa (khoản 2 Điều 8 Bộ luật 2015) nhưng vẫn phải đảm bảo được quyền vận tải nội địa của đội tàu biển Việt Nam.

2. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

- Bổ sung quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển theo quy định của Bộ luật IMDG.

- Nghiên cứu bổ sung quy định về vận đơn điện tử, chứng từ vận tải điện tử, trong Bộ luật 2015 để phù hợp với xu hướng hiện nay.

3. Đại lý tàu biển và môi giới hàng hải

Nghiên cứu bãi bỏ điều kiện kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển phải có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ đại lý tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế để doanh nghiệp tự quyết định.

4. Lai dắt tàu biển

Nghiên cứu bãi bỏ điều kiện kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển phải có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ lai dắt tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế để doanh nghiệp tự quyết định.

**V. An toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường**

1. Nghiên cứu sửa đổi, bổ sung quy định về khái niệm tai nạn hàng hải tại Điều 123 Bộ luật 2015 cho phù hợp với các tiêu chuẩn và khuyến nghị quốc tế đối với hoạt động điều tra tai nạn hoặc sự cố hàng hải của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO).

2. Nghiên cứu sửa đổi, bổ sung quy định thêm đối tượng truyền phát thông tin an ninh hàng hải là cảng biển tại Điều 107 Bộ luật 2015 cho phù hợp.

3. Trục vớt tài sản chìm đắm

- Nghiên cứu, sửa đổi định nghĩa “tài sản chìm đắm” để phù hợp theo quy định tại Công ước Quốc tế Nairobi về Di dời Xác tàu đắm 2007 của IMO.

- Bổ sung quy định cụ thể hơn nhằm đảm bảo nghĩa vụ trục vớt tài sản chìm đắm của chủ sở hữu tài sản bao gồm cả việc duy trì bảo hiểm bắt buộc hoặc bảo đảm tài chính khác để chi trả trách nhiệm pháp lý.

- Nghiên cứu, bổ sung quy định hướng dẫn đối với việc công bố mất quyền sở hữu đối với tài sản chìm đắm.

4. Nghiên cứu bổ sung thêm một số dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải như dịch vụ giám sát và điều phối giao thông hàng hải – VTS, hệ thống đài thông tin điện tử, hệ thống trạm bờ DGPS; mạng lưới khí tượng thủy văn chuyên ngành hàng hải; công tác nạo vét duy tu luồng hàng hải công cộng để đảm bảo độ sâu của luồng theo chuẩn tắc thiết kế … tại khoản 3 Điều 108 Bộ luật 2015 để phù hợp với thực tiễn.

**KẾT LUẬN**

Trong thời gian thực hiện Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn thi hành được triển khai nghiêm túc, quyết liệt và đạt được những kết quả rất cơ bản. Điều này không những góp phần phát huy hiệu lực áp dụng Bộ luật 2015 mà còn nâng cao hiệu quả trong quản lý nhà nước về hàng hải. Tuy nhiên, thực tế cho thấy việc áp dụng Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn thi hành Bộ luật đã phát sinh một số bất cập như đã phân tích tại phần trên, mặt khác, trong giai đoạn từ nay đến năm 2025, các bộ, ngành tiếp tục nghiên cứu để cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện kinh doanh; thực hiện việc phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước. Vì vậy, việc rà soát để sửa đổi kịp thời Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn thi hành Bộ luật 2015 là cần thiết để hoàn thiện thêm một bước hệ thống pháp luật hàng hải, tăng cường và nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước chuyên ngành, đồng thời thúc đẩy nhanh tiến trình hội nhập, phát triển của ngành hàng hải nói riêng và nền kinh tế của đất nước nói chung.

**Phụ lục I**

**DANH MỤC VBQPPL HƯỚNG DẪN THI HÀNH BỘ LUẬT**

*(Kèm theo Báo cáo /BGTVT-PC ngày tháng năm 2023)*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Số, ký hiệu, ngày tháng năm ban hành** | **Tên gọi của VBQPPL/Trích yếu nội dung của VBQPPL** | **Thời điểm**  **có hiệu lực** | **Cơ quan ban hành** |
| **A** | **Nghị định** | | |  |
|  | 70/2016/NĐ-CP ngày 1/7/2016 | Nghị định của Chính phủ về điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải | 01/7/2016 | Chính phủ |
| 69/2022/NĐ-CP  ngày 23/9/2022 | Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải | 30/10/2022 | Chính phủ |
| 147/2018/NĐ-CP  ngày 24/10/2018 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải | 24/10/2018 | Chính phủ |
|  | 111/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 | Nghị định của Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh dịch vụ đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển | 01/7/2016 | Chính phủ |
|  | 146/2016/NĐ-CP  ngày 02/11/2016 | Nghị định của Chính phủ quy định việc niêm yết giá, phụ thu ngoài giá vận chuyển hàng hóa công-te-nơ bằng đường biển, giá dịch vụ tại cảng biển | 01/7/2017 | Chính phủ |
|  | 160/2016/NĐ-CP  ngày 29/11/2016 | Nghị định của Chính phủ về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển | 01/7/2017 | Chính phủ |
|  | 169/2016/NĐ-CP  ngày 27/12/2016 | Nghị định của Chính phủ về xử lý hàng hóa do người vận chuyển lưu giữ tại cảng biển Việt Nam | 01/7/2017 | Chính phủ |
|  | 170/2016/NĐ-CP  ngày 27/12/2016 | Nghị định của Chính phủ quy định về việc công bố, tiếp nhận, xử lý và truyền phát thông tin an ninh hàng hải | 01/7/2017 | Chính phủ |
|  | 171/2016/NĐ-CP  ngày 27/12/2016 | Nghị định của Chính phủ về đăng ký và mua, bán tàu biển | 01/7/2017 | Chính phủ |
| 86/2020/NĐ-CP  ngày 23/7/2020 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký và mua, bán tàu biển. | 15/9/2020 | Chính phủ |
|  | 05/2017/NĐ-CP  ngày 16/01/2017 | Nghị định của Chính phủ quy định về xử lý tài sản chìm đắm trên tuyến đường thủy nội địa, vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam | 01/7/2017 | Chính phủ |
|  | 29/2017/NĐ-CP  ngày 20/3/2017 | Nghị định của Chính phủ quy định về điều kiện cơ sở đào tạo, huấn luyện và tổ chức tuyển dụng, cung ứng thuyền viên hàng hải | 01/7/2017 | Chính phủ |
|  | 37/2017/NĐ-CP  ngày 4/4/2017 | Nghị định của Chính phủ về điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển | 01/7/2017 | Chính phủ |
|  | 38/2017/NĐ-CP  ngày 4/4/2017 | Nghị định của Chính phủ quy định về đầu tư, xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn | 01/7/2017 | Chính phủ |
|  | 58/2017/NĐ-CP  ngày 10/5/2017 | Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật 2015 Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải. | 01/7/2017 | Chính phủ |
|  | 16/2018/NĐ-CP  ngày 02/02/2018 | Nghị định của Chính phủ về việc công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam | 01/4/2018 | Chính phủ |
|  | 87/2009/NĐ-CP  ngày 19/10/2009 | Nghị định của Chính phủ về vận tải đa phương thức | 15/12/2009 | Chính phủ |
| 89/2011/NĐ-CP  ngày 10/10/2011 | Nghị định của Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức | 25/11/2011 | Chính phủ |
| 144/2018/NĐ-CP  ngày 16/10/2018 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung các Nghị định về vận tải đa phương thức | 16/10/2018 | Chính phủ |
|  | 143/2017/NĐ-CP  ngày 14/12/2017 | Nghị định của Chính phủ quy định bảo vệ công trình hàng hải | 01/02/2018 | Chính phủ |
|  | 82/2019/NĐ-CP  ngày 12/11/2019 | Nghị định của Chính phủ quy định về nhập khẩu, phá dỡ tàu biển đã qua sử dụng | 30/12/2019 | Chính phủ |
|  | 76/2021/NĐ-CP  28/7/2021 | Nghị định của Chính phủ quy định tiêu chí phân loại cảng biển Việt Nam | 10/9/2021 | Chính phủ |
| **B** | **Thông tư** | | |  |
|  | 27/2016/TT-BGTVT ngày 12/10/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đào tạo, cấp, thu hồi Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hoa tiêu hàng hải và Giấy chứng nhận Vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải | 01/7/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 29/2016/TT-BGTVT ngày 20/10/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về cách thức phân chia tiền công cứu hộ của thuyền bộ tàu biển Việt Nam. | 01/7/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 30/2016/TT-BGTVT ngày 28/10/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về thủ tục trình và xác nhận kháng nghị hàng hải. | 01/7/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 40/2016/TT-BGTVT ngày 07/12/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đăng kiểm tàu biển Việt Nam. | 01/7/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
| 16/2022/TT-BGTVT 30/6/2022 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư trong lĩnh vực đăng kiểm. | 15/8/2022 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 50/2016/TT-BGTVT ngày 30/12/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về thủ tục cấp Giấy phép vận tải biển nội địa cho tàu biển nước ngoài. | 01/7/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 22/2017/TT-BYT  ngày 12/5/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Y tế quy định tiêu chuẩn sức khỏe của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam và công bố cơ sở khám sức khỏe cho thuyền viên. | 01/7/2017 | Bộ trưởng Bộ Y tế |
|  | 23/2017/TT-BGTVT ngày 28/7/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chức danh, nhiệm vụ theo chức danh của thuyền viên và đăng ký thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam. | 15/9/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 32/2017/TT-BYT  ngày 28/7/2017 | Thông tư quy định về tủ thuốc, trang thiết bị y tế, tài liệu hướng dẫn y tế trên tàu biển và biểu mẫu báo cáo Y tế. | 15/9/2017 | Bộ trưởng Bộ Y tế |
|  | 38/2017/TT-BTC  ngày 28/4/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn thanh toán chi phí hồi hương cho thuyền viên. | 01/7/2017 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
|  | 40/2017/TT-BYT  ngày 23/10/2017 | Thông tư quy định về tiêu chuẩn vệ sinh, an toàn đối với thực phẩm, nước ăn uống và định lượng bữa ăn của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam. | 06/12/2017 | Bộ trưởng Bộ Y tế |
|  | 37/2018/TT-BLĐTBXH ngày 26/12/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội quy định về khai báo, điều tra, thống kê và báo cáo tai nạn lao động hàng hải. | 09/02/2019 | Bộ trưởng Bộ LĐTB&XH |
|  | 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng, cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam | 01/01/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 27/2019/TT-BGTVT ngày 07/8/2019 | Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị áp lực trên phương tiện giao thông vận tải và phương tiện, thiết bị thăm dò, khai thác trên biển; Quy kỹ thuật quốc gia về chế tạo và kiểm tra phương tiện, thiết bị xếp dỡ; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn lao động và kỹ thuật nồi hơi lắp đặt trên phương tiện, thiết bị thăm dò và khai thác trên biển và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép - Sửa đổi 3: 2018. | 31/3/2020 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 55/2019/TT-BGTVT ngày 31/12/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về danh mục giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển, tàu biển công vụ, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động Việt Nam | 01/3/2020 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 01/2020/TT-BGTVT ngày 20/01/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải | 15/3/2020 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 19/2021/TT-BGTVT ngày 14/9/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và hoạt động của cảng vụ hàng hải | 01/11/2021 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 20/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 | Thông tư quy định về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn, đào tạo, huấn luyện thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam | 01/9/2023 | Bộ trưởng Bộ GTVT |

**Phụ lục II**

**DANH MỤC VBQPPL LIÊN QUAN ĐẾN HOẠT ĐỘNG HÀNG HẢI**

*(Kèm theo Báo cáo /BGTVT-PC ngày tháng năm 2023)*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành VBQPPL** | **Tên gọi của VBQPPL/Trích yếu nội dung của VBQPPL** | **Thời điểm**  **có hiệu lực** | **Cơ quan ban hành** |
| **A** | **Luật, Pháp lệnh** | | | |
|  | 35/2018/QH14 ngày 20/11/2018 | Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch | 01/01/2019 | Quốc hội |
|  | 05/2008/UBTVQH12  ngày 27/8/2008 | Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển | 01/7/2009 | UBTVQH |
| **B** | **Nghị định** | | | |
|  | 57/2010/NĐ-CP  ngày 25/5/2010 | Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển. | 09/7/2010 | Chính phủ |
|  | 95/2010/NĐ-CP  ngày 16/9/2010 | Nghị định của Chính phủ quy định về cấp phép và phối hợp hoạt động với lực lượng tìm kiếm cứu nạn nước ngoài tại Việt Nam. | 01/11/2010 | Chính phủ |
|  | 104/2012/NĐ-CP  ngày 5/12/2012 | Nghị định của Chính phủ quy định đối với tàu quân sự nước ngoài đến nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. | 20/01/2013 | Chính phủ |
|  | 121/2014/NĐ-CP  ngày 24/12/2014 | Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Công ước Lao động hàng hải năm 2006 về chế độ lao động của thuyền viên làm việc trên tàu biển | 01/03/2015 | Chính phủ |
|  | 71/2015/NĐ-CP  ngày 03/9/2015 | Nghị định của Chính phủ về quản lý hoạt động của người, phương tiện trong khu vực biên giới biển nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩaViệt Nam | 20/10/2015 | Chính phủ |
|  | 77/2017/NĐ-CP  ngày 03/7/2017 | Nghị định của Chính phủ quy định về quản lý, bảo vệ an ninh, trật tự tại cửa khẩu cảng | 20/8/2017 | Chính phủ |
|  | 102/2017/NĐ-CP  ngày 01/09/2017 | Nghị định của Chính phủ về đăng ký biện pháp bảo đảm. | 15/10/2017 | Chính phủ |
|  | 30/2017/NĐ-CP  ngày 21/3/2017 | Nghị định của Chính phủ quy định tổ chức, hoạt động ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm, cứu nạn. | 05/5/2017 | Chính phủ |
|  | 29/2018/NĐ-CP  ngày 05/3/2018 | Nghị định của Chính phủ quy định trình tự, thủ tục xác lập quyền sở hữu toàn dân về tài sản và xử lý đối với tài sản được xác lập quyền sở hữu toàn dân. | 05/3/2018 | Chính phủ |
|  | 43/2018/NĐ-CP  ngày 12/3/2018 | Nghị định của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng hải. | 12/3/2018 | Chính phủ |
|  | 163/2017/NĐ-CP  ngày 30/12/2017 | Nghị định của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics. | 20/02/2018 | Chính phủ |
|  | 142/2017/NĐ-CP  ngày 11/12/2017 | Nghị định của Chính phủ quy định xử phạt hành chính trong lĩnh vực hàng hải. | 01/8/2018 | Chính phủ |
| 123/2021/NĐ-CP  ngày 28/12/2021 | [Nghị định của Chính phủ sửa đổi các Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; hàng không dân dụng](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Vi-pham-hanh-chinh/Nghi-dinh-123-2021-ND-CP-sua-doi-Nghi-dinh-xu-phat-vi-pham-hanh-chinh-linh-vuc-hang-hai-477975.aspx). | 01/01/2022 | Chính phủ |
|  | 56/2019/NĐ-CP  ngày 24/6/2019 | Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều liên quan đến lĩnh vực Giao thông vận tải trong Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến Quy hoạch. | 24/6/2019 | Chính phủ |
|  | 159/2018/NĐ-CP  ngày 28/11/2018 | Nghị định của Chính phủ về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa | 11/01/2019 | Chính phủ |
| **C** | **Thông tư** | | | |
|  | 59/2014/TTLT-BTC-BGTVT ngày 9/5/2014 | Thông tư liên tịch của Bộ Tài chính và Bộ GTVT hướng dẫn về thu, nộp và sử dụng nguồn thu cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng được đầu tư bằng nguồn vốn nhà nước. | 24/6/2014 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
|  | 189/2016/TT-BTC  8/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí trong hoạt động chuyên ngành hàng hải. | 01/01/2017 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
|  | 261/2016/TT-BTC 14/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải. | 01/01/2017 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
| 90/2019/TT-BTC  31/12/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [261/2016/TT-BTC](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thue-phi-le-phi/thong-tu-261-2016-tt-btc-quy-dinh-ve-phi-le-phi-hang-hai-bieu-muc-thu-phi-le-phi-hang-hai-319384.aspx) ngày 14 tháng 11 năm 2016 quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải và Thông tư số [17/2017/TT-BTC](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thue-phi-le-phi/thong-tu-17-2017-tt-btc-phi-le-phi-hang-hai-2016-334383.aspx) ngày 28 tháng 02 năm 2017 hướng dẫn thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí hàng hải | 01/03/2020 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
| [74/2021/TT-BTC](https://vbpl.vn/TW/Pages/vbpq-van-ban-goc.aspx?ItemID=151081&Keyword=261/2016/TT-BTC)  27/8/2021 | Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 261/2016/TT-BTC ngày 14 tháng 11 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải | 12/10/2021 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
|  | 17/2017/TT-BTC  28/02/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính về việc hướng dẫn thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí hàng hải | 18/4/2014 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
|  | 219/2010/TT-BTC 30/12/2010 | [Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn tiêu chí xác định tổ chức bảo hiểm có uy tín trong lĩnh vực hàng hải theo quy định tại Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển](http://luatvietnam.vn/VL/662/Thong-tu-2192010TTBTC-cua-Bo-Tai-chinh-huong-dan-tieu-chi-xac-dinh-to-chuc-bao-hiem-co-uy-tin-trong-/F82C3A34-0667-429D-85EB-CC9C83C969E0/default.aspx) | 01/03/2011 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
|  | 220/2012/TTLT-BTC-BGTVT  24/12/2012 | Thông tư liên tịch của Bộ Tài chính và Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn việc bảo đảm chi phí bắt giữ tàu biển và duy trì hoạt động của tàu biển trong thời gian bị bắt giữ từ ngân sách nhà nước | 11/02/2013 | Liên tịch Bộ trưởng Bộ Tài chính, Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 63/2019/TT-BTC  09/9/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ tài chính hướng dẫn về chế độ thu, nộp, quản lý, sử dụng phí bảo đảm hàng hải và cơ chế tài chính trong lĩnh vực cung ứng dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải | 01/01/2020 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
|  | 246/2016/TT-BTC 11/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí kiểm tra, đánh giá, cấp Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển. | 01/01/2017 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
| 27/2019/TT-BTC 14/5/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 246/2016/TT-BTC ngày 11 tháng 11 năm 2016 quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí kiểm tra, đánh giá, cấp giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển và Thông tư số 247/2016/TT-BTC ngày 11 tháng 11 năm 2016 quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay. | 01/07/2019 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
|  | 234/2016/TT-BTC 11/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định về giá dịch vụ kiểm định an toàn kỹ thuật và chất lượng tàu biển, công trình biển; sản phẩm công nghiệp lắp đặt trên tàu biển, công trình biển; đánh giá, chứng nhận hệ thống quản lý an toàn và phê duyệt, kiểm tra, đánh giá, chứng nhận lao động hàng hải. | 01/01/2017 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
|  | 19/2013/TT-BTTTT 02/12/2013 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Thông tin truyền thông quy định tần số cấp cứu, an toàn, tìm kiếm, cứu nạn trên biển và hàng không dân dụng. | 20/01/2014 | Bộ trưởng Bộ Thông tin truyền thông |
|  | 15/2015/TTLT-BGTVT-BQP-BCA-BNG  06/5/2015 | Thông tư liên tịch của Bộ GTVT, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Ngoại giao quy định cấp phép cho phương tiện, lực lượng đi kèm phương tiện nước ngoài vào tìm kiếm, cứu nạn tại Việt Nam. | 01/10/2015 | Liên tịch các Bộ trưởng: GTVT, Quốc phòng, Công an, Ngoại giao |
|  | 192/2016/TT-BTC  8/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định về mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí thẩm định, phê duyệt đánh giá an ninh cảng biển, kế hoạch an ninh cảng biển và cấp lý lịch liên tục của tàu biển. | 01/01/2017 | Bộ trưởng Bộ Tài chính |
|  | 27/2011/TT-BGTVT  14/4/2011 | Thông tư Áp dụng sửa đổi, bổ sung năm 2002 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 ban hành kèm theo Bộ luật quốc tế về an ninh tàu biển và cảng biển | 01/01/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 01/2019/TT-BTP  17/01/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tư pháp hướng dẫn một số nội dung về đăng ký biện pháp bảo đảm bằng tàu bay, tàu biển. | 03/03/2019 | Bộ trưởng Bộ Tư pháp |
|  | 02/2020/TT-BGTVT 21/02/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành định mức kinh tế kỹ thuật tiêu hao nhiên liệu của phương tiện thủy công vụ của Cảng vụ hàng hải. | 15/4/2020 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 49/2011/TTLT-BGTVT-BNV-BTC  30/9/2011 | Thông tư liên tịch của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Nội vụ và Bộ Tài chính hướng dẫn thực hiện Quyết định số 141/2009/QĐ-TTg ngày 31/2/2009 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế tiền lương và chế độ phụ cấp ưu đãi theo nghề đối với lực lượng tìm kiếm cứu nạn hàng hải. | 15/11/2011 | Liên tịch của các Bộ trưởng các Bộ: Giao thông vận tải, Nội vụ và Tài chính |
|  | 20/2012/TT-BGTVT 15/6/2012 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về trang phục, phù hiệu, cấp hiệu, biển hiệu của cán bộ công chức, viên chức và thuyền viên cảng vụ hàng hải. | 01/9/2012 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 43/2013/TT-BGTVT 14/11/2013 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về trang phục đối với công chức, người lao động của Cục Hàng hải Việt Nam. | 30/12/2013 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 34/2013/TT-BGTVT 15/10/2013 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức của Thanh tra Cục Hàng hải Việt Nam. | 01/12/2013 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 34/2020/TT-BGTVT 23/12/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về chế độ báo cáo định kỳ trong lĩnh vực hàng hải. | 15/02/2021 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 46/2017/TT-BGTVT 27/11/2017 | Thông tư quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm môi trường khi vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu biển. | 15/01/2018 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 08/2021/TT-BGTVT 19/4/2021 | Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cảng biển | 01/11/2021 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 09/2021/TT-BGTVT 19/4/2021 | Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cảng cạn. | 01/11/2021 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 11/2016/TT-BGTVT 02/6/2016 | Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển cao tốc, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trang bị an toàn tàu biển và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm tra và đóng tàu biển vỏ gỗ. | 28/11/2016 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 08/2017/TT-BGTVT 14/3/2017 | Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo động và chỉ báo trên tàu biển, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép - Sửa đổi 1: 2016, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị nâng trên tàu biển và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giám sát và đóng tàu biển cỡ nhỏ. | 01/9/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 15/2018/TT-BGTVT 04/4/2018 | Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Kiểm soát và quản lý nước dằn và cặn nước dằn tàu biển, mã số đăng ký: QCVN 99:2017/BGTVT; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép - Sửa đổi 2: 2017, mã số đăng ký: Sửa đổi 2: 2017 QCVN 21:2015/BGTVT; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Trang bị an toàn tàu biển - Sửa đổi 1: 2017, mã số đăng ký: Sửa đổi 1: 2017 QCVN 42:2015/BGTVT; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Phân cấp và đóng du thuyền - Sửa đổi 1: 2017, mã số đăng ký: Sửa đổi 1: 2017 QCVN 81:2014/BGTVT; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật giàn cố định trên biển - Sửa đổi 1: 2017, mã số đăng ký: Sửa đổi 1: 2017 QCVN 49:2017/BGTVT. | 01/12/2018 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 82/2014/TT-BGTVT 30/12/2014 | Thông tư Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng du thuyền và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép - Sửa đổi lần 2 năm 2014. | 01/7/2015 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 53/2018/TT-BGTVT 28/10/2018 | Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thông xử lý nước thải trên tàu. | 01/7/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 25/2020/TT-BGTVT 14/10/2020 | Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển cao tốc, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống điều khiển tự động và từ xa, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hoạt động kéo trên biển | 01/4/2021 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 32/2017/TT-BGTVT 26/9/2017 | Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị áp lực trên phương tiện giao thông vận tải và phương tiện, thiết bị thăm dò, khai thác trên biển. | 01/4/2018 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 16/2013/TT-BGTVT 30/7/2013 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo thuộc vùng biển Việt Nam. | 15/9/2013 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 49/2013/TT-BGTVT 06/12/2013 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Hà Tĩnh và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Hà Tĩnh. | 01/03/2014 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 13/2014/TT-BGTVT 9/5/2014 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Quảng Bình và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Quảng Bình. | 01/7/2014 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 57/2015/TT-BGTVT 19/10/2015 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước các cảng biển thuộc địa phận tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu. | 01/01/2016 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 04/2016/TT-BGTVT 4/4/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận các tỉnh Trà Vinh, Sóc Trăng, vùng nước các cảng biển trên song Hậu thuộc địa phận các tỉnh Hậu Giang, Vĩnh Long, Đồng Tháp, Thành phố Cần Thơ và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Cần Thơ. | 01/01/2016 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 05/2016/TT-BGTVT 4/4/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh An Giang và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải An Giang. | 01/01/2016 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 26/2016/TT-BGTVT 11/10/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Nghệ An và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Nghệ An. | 01/01/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 44/2016/TT-BGTVT 26/12/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Thanh Hóa và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Thanh Hóa. | 01/03/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 13/2017/TT-BGTVT 28/4/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về chứng chỉ chuyên môn đại lý tàu biển. | 01/7/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 52/2017/TT-BGTVT 29/12/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo trì công trình hàng hải. | 01/03/2018 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 07/2019/TT-BGTVT 14/02/2019 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 52/2017/TT-BGTVT ngày 29/12/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo trì công trình hàng hải. | 01/04/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 01/2018/TT-BGTVT 03/01/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Quảng Ninh và khu vực quảng lý của Cảng vụ hàng hải Quảng Ninh. | 01/03/2018 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 44/2018/TT-BGTVT 03/8/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật công tác nạo vét công trình hàng hải | 01/10/2018 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 55/2018/TT-BGTVT 20/11/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Bình Định, tỉnh Phú Yên và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn. | 15/11/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 57/2018/TT-BGTVT 14/12/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Quảng Trị và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Quảng Trị. | 01/02/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 58/2018/TT-BGTVT 14/12/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc công bố vùng nước cảng biển, khu vực hàng hải thuộc địa phận tỉnh Thừa Thiên Huế và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Thừa Thiên Huế. | 01/02/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 02/2019/TT-BGTVT 11/01/201 | Thông tư 9 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 Nẵng. | 01/4/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 14/2019/TT-BGTVT 24/4/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Đồng Nai, tỉnh Bình Dương và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Đồng Nai. | 15/6/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 16/2019/TT-BGTVT 03/5/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Quảng Nam và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Quảng Nam. | 01/7/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 21/2019/TT-BGTVT 12/6/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Bình Thuận, vùng nước cảng biển Bình Thuận - Ninh Thuận tại khu vực Vĩnh Tân - Cà Ná và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Bình Thuận. | 01/8/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 23/2019/TT-BGTVT 21/6/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Hải Phòng và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng. | 15/8/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 32/2019/TT-BGTVT 04/9/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Danh mục khu vực hàng hải thuộc phạm vi quản lý của Cảng vụ hàng hải. | 01/01/2020 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 35/2019/TT-BGTVT 09/9/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển. | 01/11/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 37/2019/TT-BGTVT 03/10/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Quảng Ngãi và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi. | 01/12/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 16/2020/TT-BGTVT 10/8/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Thái Bình, tỉnh Nam Định và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Thái Bình. | 01/10/2020 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 18/2020/TT-BGTVT 14/8/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Long An, tỉnh Tiền Giang và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh. | 01/10/2020 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 17/2020/TT-BGTVT 14/8/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận các tỉnh Kiên Giang, Cà Mau và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Kiên Giang. | 01/10/2020 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 74/2021/TT-BTC  27/8/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [261/2016/TT-BTC](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thue-phi-le-phi/thong-tu-261-2016-tt-btc-quy-dinh-ve-phi-le-phi-hang-hai-bieu-muc-thu-phi-le-phi-hang-hai-319384.aspx) ngày 14 tháng 11 năm 2016 quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải. | 12/10/2021 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 27/2020/TT-BGTVT 29/10/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Khánh Hòa, vùng nước cảng biển Ninh Thuận tại khu vực vịnh Phan Rang và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Nha Trang. | 15/12/2020 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 27/2021/TT-BGTVT 30/11/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [35/2019/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-35-2019-tt-bgtvt-hoat-dong-nao-vet-vung-nuoc-cang-bien-423657.aspx) ngày 09 tháng 9 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và Thông tư số [42/2019/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-42-2019-tt-bgtvt-danh-gia-nghiem-thu-dich-vu-su-nghiep-cong-bao-dam-an-toan-hang-hai-427195.aspx) ngày 30 tháng 10 năm 2019 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. | 01/02/2022 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 37/2021/TT-BGTVT 30/12/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn giá dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải sử dụng kinh phí ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí thường xuyên, thực hiện theo phương thức đặt hàng. | 15/2/2022 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 02/2022/TT-BGTVT 18/02/2022 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [18/2020/TT-BGTVT](https://bientap.vbpl.vn/bogiaothong/pages/vbpq-timkiem.aspx?type=0&s=1&Keyword=18/2020/TT-BGTVT&SearchIn=Title,Title1&IsRec=1&pv=0) ngày 14 tháng 8 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Long An, tỉnh Tiền Giang và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh. | 15/4/2022 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 03/2022/TT-BGTVT 18/02/2022 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Đồng Tháp, tỉnh Vĩnh Long, tỉnh Bến Tre và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Đồng Tháp. | 15/4/2022 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 25/2012/TT-BGTVT 03/7/2012 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chế độ thu, quản lý và sử dụng nguồn thu Hội phí IMO. | 01/9/2012 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 54/2013/TT-BGTVT 16/12/2013 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về Sỹ quan kiểm tra tàu biển. | 10/02/2014 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 60/2014/TT-BGTVT 3/11/2014 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành định mức kinh tế kỹ thuật dịch vụ công ích hoa tiêu hàng hải. | 01/01/2015 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 43/2015/TT-BGTVT 20/8/2015 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định thủ tục cấp, phê duyệt, thu hồi bản công bố phù hợp lao động hàng hải và Giấy chứng nhận lao động hàng hải. | 01/11/2015 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 14/2016/TT-BGTVT 28/6/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện việc cân xác nhận khối lượng toàn bộ công-ten-nơ vận tải biển tuyến quốc tế. | 20/8/2016 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 23/2016/TT-BGTVT 6/9/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật vận hành, khai thác và bảo dưỡng hệ thống quản lý hành hải tàu biển. | 15/10/2016 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 24/2016/TT-BGTVT 15/9/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành định mức kinh tế- kỹ thuật về quản lý, vận hành hệ thống AIS. | 01/11/2016 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 189/2016/TT-BTC 08/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí trong hoạt động chuyên ngành hàng hải. | 01/01/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 17/2017/TT-BGTVT 31/5/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về điều kiện để thuyền viên nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt Nam. | 15/7/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 18/2017/TT-BGTVT 01/6/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật khảo sát đo sâu. | 30/7/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 24/2017/TT-BGTVT 28/7/2017 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 43/2015/TT-BGTVT ngày 20/8/2015 quy định thủ tục cấp, phê duyệt, thu hồi Bản công bố phù hợp lao động hàng hải và Giấy chứng nhận lao động hàng hải. | 01/10/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 33/2017/TT-BGTVT 28/9/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2013/TT-BGTVT ngày 16/12/2013 quy định về sỹ quan kiểm tra tàu biển. | 01/12/2017 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 07/2018/TT-BGTVT 07/02/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về kiểm tra tàu biển. | 01/4/2018 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 43/2018/TT-BGTVT 01/8/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc của Việt Nam. | 01/10/2018 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 05/2019/TT-BGTVT 29/01/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu dịch vụ công ích thông tin duyên hải | 15/3/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 42/2019/TT-BGTVT 30/10/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành 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*.* | 01/01/2020 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 43/2019/TT-BGTVT 07/11/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 17/2017/TT-BGTVT ngày 31/5/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về điều kiện để thuyền viên nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt Nam. | 01/8/2020 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 51/2019/TT-BGTVT 24/12/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải bổ sung định mức kinh tế- kỹ thuật vận hành, khai thác và bảo dưỡng đài thông tin duyên hải. | 14/02/2020 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 38/2021/TT-BGTVT 30/12/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải  ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật trong lĩnh vực cung ứng dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải. | 20/02/2022 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 23/2010/TT-BGTVT 25/8/2010 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia “Quy phạm các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển”. | 26/02/2011 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 12/2011/TT-BGTVT 30/3/2011 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tảiquy định về cấp, thu hồi Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính theo Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu năm 1992. | 01/06/2011 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 46/2011/TT-BGTVT 30/6/2011 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về cấp, thu hồi Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính theo Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu nhiên liệu năm 2001. | 01/9/2011 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 33/2011/TT-BGTVT 19/4/2011 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về thủ tục cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện, thiết bị thăm dò, khai thác và vận chuyển dầu khí trên biển. | 03/6/2011 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 42/2012/TT-BGTVT 16/10/2012 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong công tác đăng kiểm. | 01/01/2013 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 55/2012/TT-BGTVT 26/12/2012 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật giàn di động trên biển và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật giàn cố định trên biển. | 01/07/2013 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 19/2013/TT-BGTVT 06/8/2013 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải uy định việc áp dụng Quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển. | 15/9/2013 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 48/2013/TT-BGTVT 6/12/2013 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quản lý an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm trong khai thác tàu biển. | 01/03/2014 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 06/2014/TT-BGTVT 7/4/2014 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật hệ thống đường ống biển và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật kho chứa nổi. | 28/50/2014 |  |
|  | 75/2015/TT-BGTVT 24/11/2015 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu hàng hải | 28/6/2016 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 93/2015/TT-BGTVT 31/12/2015 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật tiêu hao nhiên liệu cho phương tiện thủy tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng hải. | 15/3/2015 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 11/2016/TT-BGTVT 02/6/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển cao tốc, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trang bị an toàn tàu biển và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm tra và đóng tàu biển vỏ gỗ. | 28/11/2016 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 41/2017/TT-BGTVT 14/11/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý thu gom và xử lý chất thải từ tàu thuyền trong vùng nước cảng biển Việt Nam. | 01/01/2018 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 17/2018/TT-BGTVT 09/4/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quản lý và khai thác thông tin nhận dạng tự động của tàu thuyền. | 01/7/2018 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 35/2018/TT-BGTVT 31/5/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Định mức kinh tế kỹ thuật hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng hải. | 30/7/2018 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 10/2019/TT-BGTVT 11/3/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về phòng, chống thiên tai trong ngành hàng hải. | 01/5/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 15/2019/TT-BGTVT 26/4/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở vật chất, trang thiết bị đào tạo của cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải. | 01/12/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 28/2019/TT-BGTVT 12/8/2019 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 46/2011/TT-BGTVT ngày 30/6/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về cấp, thu hồi Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc đảm bảo tài chính theo Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu nhiên liệu năm 2001. | 01/10/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 29/2019/TT-BGTVT 12/8/2019 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 12/2011/TT-BGTVT ngày 30/3/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về cấp, thu hồi Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc đảm bảo tài chính theo Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu năm 1992. | 01/10/2019 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 08/2022/TT-BGTVT 16/06/2022 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải. | 16/06/2022 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 24/2022/TT-BGTVT  13/10/2022 | Thông tư sửa đổi, bổ sung các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam. | 15/12/2022 | Bộ trưởng Bộ GTVT |
|  | 03/2023/TT-BGTVT  30/3/2023 | Thông tư quy định chi tiết đặt hàng cung cấp dịch vụ sự nghiệp công thông tin duyên hải sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên | 15/5/2023 | Bộ trưởng Bộ GTVT |

**Phụ lục III**

**DANH MỤC CÁC CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ MÀ VIỆT NAM**

**LÀ THÀNH VIÊN**

*(Kèm theo Báo cáo số /BGTVT-PC ngày tháng năm 2023)*

|  |  |
| --- | --- |
| ***TT*** | ***Tên Công ước*** |
|  | Công ước IMO 48 (Công ước về Tổ chức Hàng hải Quốc tế) |
|  | Công ước SOLAS 74 (Công ước quốc tế về An toàn sinh mạng con người trên biển) |
|  | Nghị định thư SOLAS 88 |
|  | Công ước LOAD LINES 66 (Công ước quốc tế về mạn khô tàu biển) |
|  | Nghị định thứ LOAD LINES 88 |
|  | Công ước TONNAGE 69 (Công ước quốc tế về đo dung tích tàu biển) |
|  | Công ước COLREG 72 (Công ước quốc tế về quy tắc phòng ngừa đâm va trên biển) |
|  | Công ước CSC 72 (Công ước quốc tế về an toàn container) |
|  | Công ước STCW 78 (Công ước quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên) |
|  | Công ước SAR 79 (Công ước quốc tế về tìm kiếm cứu nạn hàng hải) |
|  | Công ước IMSO 76 (Công ước quốc tế về tổ chức vệ tinh hàng hải) |
|  | INMARSAT OA 76 (Thỏa thuận quốc tế về tổ chức quốc tế vệ tinh hàng hải INMARSAT) |
|  | Công ước FAL 65 (Công ước quốc tế về tạo điều kiện thuận lợi) |
|  | MARPOL 73/78 (Phụ lục I/II) (Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra - Phụ lục I/II) |
|  | MARPOL 73/78 (Phụ lục III) (Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra - Phụ lục III) |
|  | MARPOL 73/78 (Phụ lục IV) (Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra - Phụ lục IV) |
|  | MARPOL 73/78 (Phụ lục V) (Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra - Phụ lục V) |
|  | Nghị định thư MARPOL 97 (Phụ lục VI) (Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra - Phụ lục VI) |
|  | Nghị định thư CLC 92(Nghị định thư 1992 sửa đổi Công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các thiệt hại do ô nhiễm dầu 1969 ) |
|  | Công ước SUA 88 (Công ước quốc tế về ngăn chặn hành vi trái pháp luật chống lại an toàn của những giàn khoan cố định ở thềm lục địa) |
|  | Nghị định thư SUA 88(Nghị định thư về ngăn chặn những hành vi trái pháp luật chống lại an toàn của những giàn khoan cố định ở thềm lục địa) |
|  | Công ước BUNKER 2001(Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm từ dầu nhiên liệu 2001) |
|  | Công ước AFS 2001 (Công ước quốc tế về kiểm soát các hệ thống chống hà độc hại của tàu) |
|  | Công ước của Liên hợp quốc về Luật Biển, 1982 |
|  | Công ước quốc tế về lao động hàng hải MLC 2006 |

**Phụ lục IV**

**DANH MỤC CÁC HIỆP ĐỊNH VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM ĐÃ KÝ KẾT**

*(Kèm theo Báo cáo số /BGTVT-PC ngày tháng năm 2023)*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Bên ký kết*** | ***Ngày ký*** | ***Nơi ký*** |
|  | Thái Lan | 22/01/1979 | Bangkok |
|  | Cu Ba | 03/10/1983 | Hà Nội |
|  | Hungari | 12/11/1983 | Hà Nội |
|  | Indonesia | 25/10/1991 | Jakarta |
|  | Philippines | 27/02/1992 | Manila |
|  | Trung Quốc | 08/03/1992 | Bắc Kinh |
|  | Malaysia | 31/03/1992 | Hà Nội |
|  | Singapore | 16/04/1992 | Singapore |
|  | Ucraina | 20/07/1992 | Kiev |
|  | Liên bang Nga | 27/05/1993 | Hà Nội |
|  | Đức | 29/06/1993 | Born |
|  | Rumani | 01/09/1994 | Bucaret |
|  | Hàn Quốc | 12/04/1995 | Seoul |
|  | Ba Lan | 06/12/1995 | Hà Nội |
|  | Thái Lan (Nghị định thư sửa đổi bổ sung Hiệp định 1979 | 14/09/1999 | Hà Nội |
|  | Pháp | 23/05/2000 | Paris |
|  | Bun-ga-ri | 18/9/2000 | Xôphia |
|  | Brunei | 12/11/2001 | Bandar Seri Begawan |
|  | Triều Tiên | 03/05/2002 | Bình Nhưỡng |
|  | Iran | 21/10/2002 | Têhêran |
|  | Hoa Kỳ | 15/03/2007 | Washington |
|  | An-giê-ri | 28/02/2011 | An-giê-ri |
|  | I-xra-en | 24/11/2011 | Hà Nội |
|  | Ấn Độ | 24/5/2013 | Hà Nội |
|  | Xu-đăng | 17/9/2014 | Hà Nội |
|  | Tan-da-ni-a | 27/10/2014 | Hà Nội |
|  | Thổ Nhĩ Kỳ | 22/4/2015 | An-ca-ra |
|  | Mianma | 05/11/2015 | Kuala Lumpur |
|  | Brazil | 11/9/2017 | Hà Nội |

**Phụ lục V**

**DANH MỤC CÁC THỎA THUẬN GIỮA VIỆT NAM VÀ CÁC NƯỚC**

**VỀ CÔNG NHẬN GIẤY CHỨNG NHẬN KHẢ NĂNG CHUYÊN MÔN**

**CHO THUYỀN VIÊN THEO CÔNG ƯỚC STCW 78/95**

*(Kèm theo Báo cáo số /BGTVT-PC ngày tháng năm 2023)*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Tên nước*** | ***Cơ quan nước ngoài ký*** | ***Hình thức ký kết*** | ***Ngày hoàn thành ký kết*** |
| 1 | Singapore | Maritime and Port Authority of Singapore | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 05/12/2001 |
| 2 | Hà Lan | Directorate General for Freight Transport of the Netherlands | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 14/01/2002 |
| 3 | Malta | Merchant Shipping Directorate of the Malta Maritime Authority | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 01/3/2002 |
| 4 | Vanuatu | Deputy Commissioner of Maritime Affairs | Phía nước ngoài cấp công nhận | 25/3/2002 |
| 5 | Barbados | Barbados Ship's Registry | Phía nước ngoài cấp công nhận | 26/3/2002 |
| 6 | Quần đảo Marshall | Office of the Maritime Administrator of the Republic of the Marshall Islands. | Phía nước ngoài cấp công nhận | 23/5/2002 |
| 7 | Bahamas | Bahamas Maritime Authority | Phía nước ngoài cấp công nhận | 08/4/2002 |
| 8 | Belize | International Merchant Marine Registry of Belize | Phía nước ngoài cấp công nhận | 04/6/2002 |
| 9 | Indonesia | Directorate General of Sea Communication | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 17/7/2002 |
| 10 | Malaysia | Marine Department of Malaysia | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 29/7/2002 |
| 11 | Nhật Bản | Maritime Bureau,  Ministry of Land, Infrastructure and Transport of Japan | Phía nước ngoài cấp công nhận | 05/8/2002 |
| 12 | Brunei | Marine Department, Ministry of Communications | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 16/9/2002 |
| 13 | Ấn Độ | Director General of Shipping Ministry of Shipping | Phía Việt Nam cấp công nhận | 22/11/2002 |
| 14 | Panama | Panama Maritime Authority | Phía nước ngoài cấp công nhận | 06/12/2002 |
| Panama | Panama Maritime Authority | Hai bên công nhận lẫn nhau | 05/7/2011 (hai bên ký lại Thỏa thuận) |
| 15 | Hong Kông | Marine Department | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 19/12/2002 |
| 16 | Liên bang Nga | Ministry of Transport oF Russian Ferderation | Phía Việt Nam cấp công nhận | 29/4/2003 |
| 17 | Mông Cổ | Maritime Administration of Mongolia | Phía nước ngoài cấp công nhận | 05/8/2003 |
| 18 | Ucraina | Ministry of Transport | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 01/9/2003 |
| 19 | Síp | Department of Merchant Shipping | Hai bên cấp công nhận cho nhau | Nước ngoài cấp: 10/5/2004  Việt Nam cấp:  27/5/2004 |
| 20 | Hàn Quốc | Shipping and Logistics Bureau, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 27/6/2007 |
| 21 | Romania | Romanian Naval Authority | Phía Việt Nam cấp công nhận | 20/12/2007 |
| 22 | Myanmar | Department of Marine Administration,  Ministry of Transport, Myanmar | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 20/12/2008 |
| 23 | Pháp | Direction Des Affaires Maritimes acting as the Administration of France | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 18/03/2010 |
| 24 | Luxembourg | Commissariat Aux Affaires Maritimes of Luxembourg - Ministry of Economy & Foreign Trade | Phía nước ngoài cấp công nhận | 12/04/2010 |
| 25 | Georgia | Legal Entity of Public Law - Maritime Transport Agency of the Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 07/02/2012 |
| 26 | Antigua & Barbuda | Antigua and Barbuda Department of Marine Services and Merchant Shipping | Phía nước ngoài cấp công nhận | 24/6/2014 |
| 27 | Liberia | Liberia Maritime Authority | Phía nước ngoài cấp công nhận | 10/7/2014 |
| 28 | Đan Mạch | Danish Maritime Authority | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 10/02/2017 |
| 29 | Thái Lan | Marine Department of Thailand | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 14/3/2017 |
| 30 | Croatia | Ministry of Sea, Transport and Infrastructure of the Republic of Croatia | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 25/8/2017 |
| 31 | Na Uy | Norwegian Maritime Authority | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 20/10/2017 |
| 32 | Quần đảo Cook | Ministry of Transport | Phía nước ngoài cấp công nhận | 10/4/2018 |
| 33 | Vương quốc Anh | Maritime & Coastguard Agency | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 16/11/2021 |
| 34 | Dominica | Commonwealth of Dominica Office of Maritime Affairs and Marine Personnel | Hai bên cấp công nhận cho nhau | 29/3/2022 |

**Phụ lục VI**

**Nội dung chi tiết việc triển khai xây dựng quy định về**

**Ban Quản lý khai thác cảng**

*(Kèm theo Báo cáo số /BGTVT-PC ngày tháng năm 2023)*

1. Ngay sau khi Bộ luật 2015 có hiệu lực, Bộ GTVT đã chỉ đạo các cơ quan, đơn vị để tổ chức triển khai thực hiện các quy định tại Điều 87, 88 và 89 của Bộ luật 2015 về Ban quản lý và khai thác cảng. Ngày 22/11/2016, Bộ GTVT đã có Tờ trình Chính phủ số 13873/TTr-BGTVT về Dự thảo Nghị định quy định về thành lập, tổ chức và hoạt động của Ban quản lý và khai thác cảng, trong đó đề xuất thí điểm áp dụng trực tiếp mô hình Ban quản lý cho khu vực Lạch Huyện, Hải Phòng.

2. Ngày 19/12/2016, Văn phòng Chính phủ đã có văn bản số 416/VP-TB thông báo ý kiến kết luận của Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng đối với dự thảo Nghị định về thành lập, tổ chức và hoạt động của Ban quản lý và khai thác cảng “Giao Bộ Giao thông vận tải chỉnh lý dự thảo Nghị định theo hướng áp dụng cho tất cả các khu vực cảng biển; xác định mô hình tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn, tiêu chí, điều kiện thành lập Ban Quản lý khai thác cảng theo tinh thần phân cấp quản lý nhà nước; trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định”.

3. Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Lãnh đạo Chính phủ, ngày 21/4/2017, Bộ Giao thông vận tải có Tờ trình Chính phủ số 4322/TTr-BGTVT về Dự thảo Nghị định quy định về Ban Quản lý và khai thác cảng. Theo đó, dự thảo Nghị định đã được chỉnh sửa theo hướng quy định khung, đưa ra các yêu cầu, tiêu chí về thành lập, tổ chức và hoạt động của Ban quản lý và khai thác cảng và các hoạt động quản lý, quy hoạch, đầu tư, xây dựng, phát triển, khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển, khu hậu cần sau cảng trong vùng đất, vùng nước được giao cho Ban Quản lý.

4. Tại phiên họp thường kỳ Chính phủ tháng 4/2017, các thành viên Chính phủ đã trao đổi về dự thảo Nghị định. Do còn nhiều ý kiến khác nhau về vị trí pháp lý của Ban Quản lý và khai thác cảng thuộc loại hình tổ chức nào trong các hệ thống tổ chức, là cơ quan hành chính nhà nước, được giao đồng thời hai chức năng quản lý nhà nước và chức năng kinh doanh theo quy định pháp luật hiện nay hay là đơn vị sự nghiệp hay doanh nghiệp. Chính phủ đã có Nghị quyết số 40/NQ-CP ngày 10/5/2017 giao Bộ Tư pháp chủ trì, phối hợp với Bộ GTVT khẩn trương nghiên cứu, báo cáo Thủ tướng Chính phủ trước ngày 20/5/2017 về mô hình, chức năng của tổ chức quản lý và khai thác cảng biển phù hợp với điều kiện thực tế Việt Nam; trường hợp cần thiết báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc triển khai thực hiện các quy định của Bộ Luật Hàng hải Việt Nam.

5. Thực hiện nhiệm vụ được giao, ngày 22/5/2017, Bộ Tư pháp đã có Báo cáo số 142/BC-BTP gửi Thủ tướng Chính phủ về xác định mô hình, chức năng của tổ chức quản lý và khai thác cảng. Theo đó, Bộ Tư pháp đã đề xuất phương án *“Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc tạm thời chưa ban hành Nghị định”* vàkiến nghị Chính phủ “*ban hành Nghị quyết thành lập Ban quản lý và khai thác cảng tại khu vực cảng Lạch Huyện, thành phố Hải Phòng”.*

6. Ngày 23/6/2017, Văn phòng Chính phủ có văn bản số 6532/VPCP-TCCV thông báo ý kiến của Thủ tướng Chính phủ về việc xác định mô hình tổ chức, chức năng của tổ chức quản lý và khai thác cảng biển. Theo đó, Thủ tướng Chính phủ yêu cầu Bộ GTVT chủ trì phối hợp với Bộ Tư pháp xây dựng văn bản của Chính phủ để báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc chưa ban hành Nghị định quy định về cơ cấu tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn và khu vực áp dụng mô hình Ban Quản lý và khai thác cảng biển; nghiên cứu xây dựng, trình Chính phủ Dự thảo Nghị quyết thí điểm thành lập Ban Quản lý và khai thác cảng biển tại Lạch Huyện, thành phố Hải Phòng.

7. Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải có báo cáo tại các văn bản: Văn bản số 8250/BGTVT-HTQT ngày 26/7/2017 về mô hình tổ chức, chức năng của tổ chức quản lý và khai thác cảng biển và đề nghị Bộ Tư pháp góp ý đối với dự thảo văn bản Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội; Văn bản số 10499/BGTVT-HTQT ngày 15/9/2017 hoàn thiện Dự thảo báo cáo Chính phủ gửi UBTVQH về mô hình Ban Quản lý và khai thác cảng.

8. Ngày 20/9/2017, Văn phòng Chính phủ có Văn bản số 9993/VPCP-TCCV thông báo về việc chưa xây dựng Dự thảo Nghị định về Ban Quản lý và khai thác cảng gửi Bộ Tư pháp, Bộ GTVT; giao Bộ Tư pháp phối hợp với Bộ GTVT tổng hợp nội dung dự thảo Báo cáo về chưa xây dựng Dự thảo Nghị định quy định chi tiết Bộ luật Hàng hải Việt Nam về Ban Quản lý và khai thác cảng vào Báo cáo về tình hình thực hiện Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh của Chính phủ và tình hình ban hành văn bản quy định chi tiết thi hành luật, pháp lệnh năm 2017. Bộ Tư pháp đã có văn bản báo cáo đưa dự thảo Nghị định ra khỏi chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật, pháp lệnh của Chính phủ và tình hình ban hành văn bản quy định chi tiết thi hành luật, pháp lệnh năm 2017.

9. Tại Báo cáo số 217/BC-UBPL15 ngày 07/10/2021, Ủy ban Pháp luật có ý kiến như sau: *“Ủy ban Pháp luật nhất trí với giải trình của Chính phủ nêu trong Báo cáo này về việc chưa ban hành được Nghị định về Ban Quản lý và khai thác cảng vì đây là vấn đề khó, mô hình Ban Quản lý và khai thác cảng được xây dựng là một mô hình hoàn toàn mới, chưa có tại Việt Nam. Tuy nhiên, việc đưa nội dung này vào Báo cáo nêu trên chỉ là thông tin về tình hình triển khai thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam, đến nay Chính phủ vẫn chưa có Tờ trình xin ý kiến Ủy ban Thường vụ Quốc hội về vấn đề này. Do đó, Ủy ban Pháp luật đề nghị Chính phủ chỉ đạo Bộ chủ trì nêu rõ phương án xử lý để báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định”*.

Bên cạnh đó, tại Phiên họp toàn thể lần thứ 13 được tổ chức vào ngày 30/3/2023, Ủy ban Pháp luật của Quốc hội cũng đề nghị Bộ GTVT tham mưu để Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định đối với việc ban hành Nghị định này.

Bộ Giao thông vận tải đã dự thảo Dự thảo báo cáo của Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định đối với việc xây dựng Nghị định về Ban quản lý và khai thác cảng và xin ý kiến của Ủy ban pháp luật của Quốc hội, Bộ Tư pháp, Bộ Nội vụ và đã có báo cáo Văn phòng Chính phủ tại văn bản số 9055/BGTVT-HTQT ngày 16/8/2023.

Theo quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, Ban Quản lý và khai thác cảng được thành lập với mục tiêu phát huy hiệu quả khai thác tốt nhất đối với khu vực vùng nước và vùng đất được giao, theo đó Ban Quản lý và khai thác cũng sẽ có cả hai chức năng kinh doanh và các chức năng liên quan tới lĩnh vực quản lý nhà nước. Tuy nhiên, việc thành lập một mô hình có đồng thời hai chức năng như trên tại thời điểm hiện này sẽ gây xung đột với các quy định pháp luật hiện hành như Luật tổ chức Chính phủ, Luật tổ chức chính quyền địa phương và Luật Doanh nghiệp do đây là một mô hình tổ chức hoàn toàn mới, chưa được quy định trong các luật về tổ chức bộ máy nhà nước như Luật tổ chức Chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương và Luật Doanh nghiệp. Đồng thời, nội dung hoạt động của Ban quản lý có liên quan trực tiếp đến vùng đất, vùng nước của địa phương, trong khi Luật Đất đai, Luật tổ chức chính quyền địa phương đã phân định rất rõ thẩm quyền cho Ủy ban nhân dân các cấp trong việc thực hiện quản lý, sử dụng đất tại địa phương.

Vì vậy, việc triển khai mô hình Ban quản lý và khai thác cảng biển trong tình hình hiện này có thể làm phát sinh nhiều vấn đề và chưa thực sự phù hợp với tình hình thực tế cho nên đến nay vẫn chưa tổ chức triển khai thực hiện được.