**ĐỀ ÁN**

**NÂNG CAO GIẢI PHÁP QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC THAY THẾ THỦ TỤC HÀNH CHÍNH CẤP PHÉP PHƯƠNG TIỆN THỦY NỘI ĐỊA; MIỄN, GIẢM PHÍ, LỆ PHÍ ĐỐI VỚI PHƯƠNG TIỆN THỦY NỘI ĐỊA VÀO, RỜI CẢNG BIỂN, CẢNG, BẾN THỦY NỘI ĐỊA, KHU NEO ĐẬU**

Việt Nam là quốc gia giàu có tiềm năng về phát triển giao thông vận tải đường thuỷ nội địa với hơn 3.500 sông, kênh nội tỉnh và sông, kênh liên tỉnh, đa phần các sông chảy ra biển thông qua 124 cửa sông, với tổng chiều dài hơn 80.500 km, trong đó có khoảng 42.000 km sông, kênh có khả năng khai thác vận tải đường thủy. Cùng với hệ thống sông, kênh trong nội địa, nước ta còn có 3.260 km bờ biển, hàng trăm km đường thủy từ bờ ra đảo, nối các đảo trong vùng nội thủy. Hoạt động giao thông đường thuỷ nội địa đóng vai trò quan trọng trong ngành giao thông vận tải: vận chuyển hàng hoá khối lượng lớn với chi phí thấp đặc biệt hiệu quả cho các tuyến dài; góp phần giảm tải áp lực cho các loại hình vận tải khác; có tính bền vững và thân thiện môi trường hơn so với các loại hình vận tải khác, góp phần phát triển vận tải xanh, bền vững khi được định hướng đầu tư và khai thác hiệu quả. Theo đó, để tận dụng và khai thác có hiệu quả lợi thế phát triển giao thông đường thuỷ nội địa, Quốc hội, Chính phủ đã tạo hành lang pháp lý cho hoạt động đường thủy nội địa của Việt Nam, thể chế hóa kịp thời các chủ trương, chính sách của Đảng về phát triển lĩnh vực đường thủy nội địa, đảm bảo phát huy vai trò và thế mạnh của lĩnh vực này đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; đảm bảo sự tham gia bình đẳng của các thành phần kinh tế, sự cạnh tranh lành mạnh trong lĩnh vực đường thủy nội địa. Tuy nhiên, trong thời gian qua có một số phát sinh trong lĩnh vực đường thuỷ nội địa nên vai trò kết nối, vận chuyển của hoạt động thuỷ nội địa chưa được phát huy hết hiệu quả để góp phần phát triển kinh tế, xã hội hơn nữa vì công tác quản lý nhà nước chưa sát với thực tiễn; việc yêu cầu thực hiện thủ tục hành chính cấp phép cho các loại phương tiện thuỷ nội địa và nộp phí, lệ phí khi thực hiện thủ tục hành chính đã phần nào tạo gánh nặng hơn cho hoạt động quản lý của người dân, doanh nghiệp.

Trong thời đại kỷ nguyên vươn mình, chuyển đổi số là cách mạng công nghệ đã tạo cơ hội, tiền đề rất lớn để nghiên cứu đề xuất cải cách mạnh mẽ thủ tục hành chính, cắt giảm chi phí tuân thủ, tạo thuận lợi cao nhất cho người dân, doanh nghiệp. Vì vậy, việc xây dựng Đề án nâng cao giải pháp quản lý nhà nước thay thế thủ tục hành chính cấp phép phương tiện thuỷ nội địa; miễn, giảm phí, lệ phí đối với phương tiện thuỷ nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thuỷ nội địa, khu neo đậu là cần thiết.

 PHẦN I. SỰ CẦN THIẾT, CƠ SỞ XÂY DỰNG, MỤC TIÊU, ĐỐI TƯỢNG, PHẠM VINGHIÊN CỨU CỦA ĐỀ ÁN

 **1. Sự cần thiết, cơ sở xây dựng Đề án**

 ***1.1. Cơ sở pháp lý***

*1.1.1. Các văn bản chỉ đạo của Đảng*

- Văn kiện Đại hội lần thứ XIII của Đảng và Nghị quyết số 18- NQ/TW ngày 25/10/2017 về một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả và thực hiện các văn bản chỉ đạo của Bộ Chính trị, Ban Bí thư trong việc tiếp tục đẩy mạnh tinh gọn bộ máy chính quyền địa phương.

- Kết luận số 121-KL/TW ngày 24/01/2025 của Ban Chấp hành Trung ương đảng khóa XIII về tổng kết Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương đảng khóa XII một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả;

- Kết luận số 126-KL/TW ngày 14/02/2025 của Bộ Chính trị, Ban Bí thư về một số nội dung, nhiệm vụ tiếp tục sắp xếp, tinh gọn tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị năm 2025;

- Kết luận số 127-KL/TW ngày 28/02/2025 của Bộ Chính trị, Ban Bí thư về triển khai nghiên cứu, đề xuất tiếp tục sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị;

- Kết luận số 130-KL/TW ngày 14/3/2025 của Bộ Chính trị, Ban Bí thư về chủ trương sắp xếp, tổ chức lại đơn vị hành chính các cấp và xây dựng mô hình tổ chức chính quyền địa phương 2 cấp (cấp tỉnh và cấp cơ sở, không tổ chức cấp huyện);

- Kết luận số 137-KL/TW ngày 28/3/2025 của Bộ Chính trị, Ban Bí thư về đề án sắp xếp, tổ chức lại đơn vị hành chính các cấp và xây dựng mô hình tổ chức chính quyền địa phương 2 cấp*;*

- Công văn số 03/CV-BCĐ ngày 15/4/2025 của Ban Chỉ đạo sắp xếp đơn vị hành chính các cấp và xây dựng mô hình tổ chức chính quyền địa phương 02 cấp;

- Kế hoạch số 40/KH-BCĐ ngày 19/4/2025 của Ban chỉ đạo sắp xếp đơn vị hành chính các cấp và xây dựng mô hình tổ chức chính quyền địa phương 02 cấp về việc phân công các bộ, cơ quan ngang bộ ban hành theo thẩm quyền hoặc đề xuất cấp có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung hoặc ban hành mới VBQPPL liên quan đến việc kết thúc hoạt động của chính quyền địa phương cấp huyện và tổ chức chính quyền địa phương 02 cấp;

- Kết luận 155-KL/TW ngày 17/5/2025 của Bộ Chính trị, Ban Bí thư về một số nhiệm vụ trọng tâm cần tập trung thực hiện về sắp xếp tổ chức bộ máy và đơn vị hành chính từ nay đến ngày 30/6/2025;

- Nghị quyết số 60-NQ/TW ngày 12/4/2025 Hội nghị lần thứ 11 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII.

- Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân, nhằm tạo môi trường kinh doanh thông thoáng, minh bạch, ổn định, an toàn, dễ thực thi, chi phí thấp, đạt chuẩn quốc tế, bảo đảm khả năng cạnh tranh khu vực, toàn cầu.

*1.1.2. Các văn bản chỉ đạo của Quốc hội, Chính phủ*

- Nghị quyết số 1313/NQ-UBTVQH15 ngày 25/9/2024 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc giám sát chuyên đề việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023;

- Nghị quyết số 76/NQ-CP ngày 10/4/2025 của Chính phủ ban hành Kế hoạch triển khai Nghị quyết số 1313/NQ-UBTVQH15 ngày 25/9/2024 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc giám sát chuyên đề việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023;

- Nghị quyết số 66/NQ-CP ngày 26/3/2025 của Chính phủ về Chương trình cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh năm 2025 và 2026.

*1.1.3. Văn bản quy phạm pháp luật*

- Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015;

- Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2014;

- Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải;

- Nghị định số 34/2025/NĐ-CP ngày 25/02/2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định trong lĩnh vực hàng hải;

- Nghị định số 77/2017/NĐ-CP ngày 03/7/2017 của Chính phủ quy định về quản lý, bảo vệ an ninh, trật tự tại cửa khẩu cảng;

- Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa;

- Nghị định số 54/2022/NĐ-CP ngày 22/8/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 78/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa;

- Nghị định số 06/2024/NĐ-CP ngày 25/01/2024 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa;

- Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT ngày 14/9/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ Đường thủy nội địa; Thông tư số 61/2024/TT-BGTVT ngày 19/12/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [18/2021/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Thong-tu-18-2021-TT-BGTVT-quy-dinh-to-chuc-va-hoat-dong-cua-Cang-vu-duong-thuy-noi-dia-488436.aspx%22%20%5Ct%20%22_blank) ngày 14/9/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ đường thủy nội địa;

- Thông tư số 19/2021/TT-BGTVT ngày 14/9/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ hàng hải; Thông tư số 03/2025/TT-BGTVT ngày 09/01/2025 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [19/2021/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Thong-tu-19-2021-TT-BGTVT-quy-dinh-to-chuc-va-hoat-dong-cua-Cang-vu-hang-hai-488442.aspx%22%20%5Ct%20%22_blank) ngày 14/9/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ hàng hải;

- Thông tư số 248/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 của Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí áp dụng tại cảng, bến thủy nội địa;

- Thông tư số 261/2016/TT-BTC ngày 14/11/2016 của Bộ Tài chính quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải; Thông tư số 74/2021/TT-BTC ngày 27 tháng 8 năm 2021 của Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 261/2016/TT-BTC ngày 14 tháng 11 năm 2016 quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải;

- Thông tư số 48/2015/TT-BGTVT ngày 22/9/2015 của Bộ Giao thông vận tải quy định về đăng kiểm phương tiện thuỷ nội địa;

- Thông tư số 16/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về đăng kiểm phương tiện thủy nội địa;

- Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT ngày 15/10/2019 của Bộ Giao thông vận tải quy định trách nhiệm của chủ phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện, đảm nhiệm chức danh thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa;

- Thông tư số 02/2025/TT-BGTVT ngày 08/01/2025 của Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa.

***1.2. Cơ sở thực tiễn***

Hiện nay, quy định pháp luật để điều chỉnh hoạt động của phương tiện thuỷ nội địa gồm có 01 Bộ luật, 01 Luật và các văn bản hướng dẫn thi hành từ đăng ký, đăng kiểm phương tiện, hoạt động cấp phép, tổ chức bộ máy phục vụ công tác cấp phép và thu phí, lệ phí hoạt động của phương tiện thuỷ nội địa.

Việc một đối tượng là phương tiện thuỷ nội địa chịu sự điều chỉnh của cả hệ thống pháp luật hàng hải và hệ thống pháp luật đường thuỷ nội địa nên không tránh khỏi có nội dung chồng chéo, đan xen; Với định hướng phát triển kinh tế, cắt giảm thủ tục hành chính, giảm chi phí tuân thủ thủ tục hành chính tạo điều kiện cho doanh nghiệp phát triển, việc nghiên cứu cắt giảm thủ tục hành chính, chi phí tuân thủ thủ tục hành chính, việc nghiên cứu cắt giảm thủ tục hành chính cấp phép phương tiện thuỷ nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thuỷ nội đại, khu neo đậu sẽ góp phần tiến tới đáp ứng tỷ lệ cắt giảm các chỉ tiêu theo yêu cầu của Chính phủ tại Nghị quyết số 66/NQ-CP.

Trên cơ sở các quy định của Bộ luật, Luật, hiện nay, trên cả nước có 03 hệ thống Cảng vụ thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu cấp phép cho phương tiện thủy nội địa, tàu thuyền vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu gồm: Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ Đường thủy nội địa thuộc Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (22 Cảng vụ) và Cảng vụ Đường thủy nội địa thuộc Sở Xây dựng (17 Cảng vụ). Bên canh đó, để đảm bảo tạo điều kiện cho các địa phương tự chủ động trong công tác tổ chức bộ máy quản lý chuyên ngành phù hợp với tình hình, điều kiện thực tiễn của địa phương, đảm bảo không bỏ sót địa bàn quản lý, trường hợp địa phương chưa có tổ chức Cảng vụ đường thủy nội địa thì Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giao 01 cơ quan, đơn vị thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại các cảng, bến thủy nội địa trong phạm vi thẩm quyền.

Thực hiện Văn kiện Đại hội lần thứ XIII của Đảng và Nghị quyết số 18- NQ/TW ngày 25/10/2017 về một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả và thực hiện các văn bản chỉ đạo của Bộ Chính trị, Ban Bí thư trong việc tiếp tục đẩy mạnh tinh gọn bộ máy chính quyền địa phương: tiếp tục sắp xếp các đơn vị hành chính, xây dựng mô hình tổ chức chính quyền địa phương 02 cấp…, theo đó, trong thời gian tới, hệ thống các Cảng vụ Đường thủy nội địa địa phương cũng được điều chỉnh, sắp xếp, tổ chức lại cho phù hợp với tình hình mới. Các giải pháp nghiên cứu cắt giảm thủ tục hành chính cấp phép cho phương tiện thuỷ nội địa có tác động trực tiếp đến công tác tổ chức bộ máy và tổ chức quản lý nhà nước chuyên ngành, cấp phép cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu trong phạm vi cả nước.

Vì vậy, việc nghiên cứu, xây dựng Đề án nâng cao giải pháp quản lý nhà nước thay thế thủ tục hành chính cấp phép phương tiện thủy nội địa; việc miễn, giảm phí, lệ phí đối với phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu (sau đây gọi chung là Đề án) là cần thiết trong thời điểm hiện nay.

**2.** **Mục tiêu, phạm vi và đối tượng nghiên cứu của Đề án**

***2.1. Mục tiêu của Đề án***

- Rà soát hệ thống văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản liên quan đến quản lý hoạt động của phương tiện thuỷ nội địa nói chung và quản lý công tác cấp phép cho phương tiện thuỷ nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thuỷ nội địa, khu neo đậu nói riêng.

- Cắt giảm thủ tục hành chính trong liên quan đến công tác cấp phép phương tiện thủy nội địa; nghiên cứu việc miễn, giảm việc thu phí, lệ phí đối với phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu trong phạm vi cả nước; tiến tới từng bước hiện đại hóa nền hành chính, gắn kết chặt chẽ với ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số, sắp xếp, tinh gọn tổ chức bộ máy; lấy người dân, doanh nghiệp là trung tâm, động lực, mục tiêu của sự phát triển; lấy sự hài lòng của người dân, doanh nghiệp làm thước đo chất lượng phục vụ của cơ quan hành chính nhà nước các cấp; bảo đảm 05 rõ: “*rõ người, rõ việc, rõ thời gian, rõ kết quả, rõ trách nhiệm*”, thúc đẩy, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp, người dân tham gia hoạt động kinh doanh.

- Giảm một phần gánh nặng tài chính do giảm thời gian và chi phí cho doanh nghiệp, người dân trong việc tuân thủ các quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh và cơ quan quản lý nhà nước nhằm tận dụng nguồn tài nguyên quốc gia để phát triển hoạt động đường thuỷ nội địa tại Việt Nam.

- Góp phần làm minh bạch hệ thống pháp luật, không tạo điều kiện để tình trạng tham nhũng tiêu cực (nếu có).

***2.2. Phạm vi nghiên cứu của Đề án***

- Các quy định của pháp luật liên quan đến công tác quản lý nhà nước chuyên ngành, cấp phép cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu; quy định về hoạt động thu phí, lệ phí đối với phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu;

- Công tác tổ chức thực hiện các quy định của pháp luật liên quan đến công tác quản lý nhà nước chuyên ngành, cấp phép cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu; quy định về hoạt động thu phí, lệ phí đối với phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa tại các Cảng vụ Hàng hải, Cảng vụ Đường thủy nội địa trong phạm vi cả nước;

- Các số liệu nghiên cứu trong Đề án được thống kê, tổng hợp trong giai đoạn từ ngày 01/01/2022 đến hết ngày 30/4/2025 và trên cơ sở kết quả khảo sát thực tế thị trường tại thời điểm nghiên cứu, xây dựng Đề án.

***2.3. Đối tượng nghiên cứu của Đề án***

- Cơ quan, tổ chức có liên quan đến việc thực hiện thủ tục cấp phép cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu; phối hợp quản lý liên ngành bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa;

- Người dân, doanh nghiệp có liên quan đến hoạt động đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và người dân, doanh nghiệp tham gia hoạt động vận tải thủy - các đối tượng chịu ảnh hưởng trực tiếp bởi kết quả nghiên cứu của Đề án.

PHẦN II. THỰC TRẠNG CÔNG TÁC QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ CẤP PHÉP VÀ THUPHÍ, LỆ PHÍ ĐỐI VỚI PHƯƠNG TIỆN THỦY NỘI ĐỊA VÀO, RỜI CẢNG BIỂN, CẢNG, BẾNTHỦY NỘI ĐỊA, KHU NEO ĐẬU

**1. Thực trạng công tác cấp phép**

***1.1 Các quy định công tác cấp phép cho phương tiện thủy nội địa***

 a) Cấp phép cho các phương tiện thủy nội địa, thủy phi cơ vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu được thực hiện theo quy định tại các Điều 52, 53 và 54 Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ.

b) Cấp phép cho các phương tiện vận tải thủy qua biên giới Việt Nam - Campuchia vào, rời cảng thủy nội địa thực hiện theo quy định tại Điều 55, 56 và 57 Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ.

c) Cấp phép cho các phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh, vào, rời cảng biển, cảng thủy nội địa thực hiện theo quy định tại Điều 87, 88, 89 và 90, 92 Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ; ngoài ra, trường hợp phương tiện thủy nước ngoài vào, rời các cảng biển, cảng thủy nội địa khu vực cửa khẩu còn phải tuân thủ các quy định tại Nghị định số 77/2017/NĐ-CP ngày 03/7/2017 của Chính phủ về quản lý, bảo vệ an ninh, trật tự tại cửa khẩu cảng.

d) Cấp phép cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển (trừ phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB) thực hiện theo quy định tại Điều 99 và Điều 100 Nghị định số 58/2017/NĐ-CP của Chính phủ. Đối với phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB: thực hiện thủ tục theo quy định tại Điều 94 và Điều 96 Nghị định số 58/2017/NĐ-CP của Chính phủ.

Bên cạnh các quy định của pháp luật chuyên ngành hàng hải và đường thủy nội địa, phương tiện thủy nội địa vận chuyển hàng hóa nguy hiểm phải tuân thủ thêm các quy định về vận chuyển hàng hóa nguy hiểm theo quy định tại Nghị định số 34/2024/NĐ-CP ngày 31/3/2024 của Chính phủ, theo đó, phương tiện phải được cấp Giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm do các cơ quan có thẩm quyền cấp[[1]](#footnote-1).

Căn cứ các quy định của pháp luật chuyên ngành đã nêu, hoạt động kiểm tra, cấp phép cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu đòi hỏi người kiểm tra, thực hiện thủ tục phải kiểm soát các điều kiện an toàn cho hoạt động của người và phương tiện trước khi vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thông qua việc kiểm soát các điều kiện an toàn của phương tiện như điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; sự phù hợp về số lượng chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, người lái phương tiện; danh sách hành khách hoặc loại hàng hóa được vận chuyển; các điều kiện liên quan đến an ninh quốc gia đối với phương tiện vẫn tải qua biên giới tại các khu vực cửa khẩu…

***1.2. Quy trình thủ tục cấp phép phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu***

*1.2.1 Quy trình thủ tục cấp phép phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu*

\* Quy trình thủ tục cấp phép cho phương tiện vào cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| TT | Tên bước | Mô tả |
| 1 | Trình tự thực hiện | - Trước khi phương tiện vào cảng, bến thủy nội địa, thuyền trưởng hoặc thuyền phó hoặc người lái phương tiện có trách nhiệm nộp và xuất trình bản chính các giấy tờ theo quy định cho Cảng vụ Đường thủy nội địa (sau đây gọi là Cảng vụ).- Cảng vụ kiểm tra các giấy tờ theo quy định nếu đầy đủ và hợp lệ thì tiến hành kiểm tra thực tế phương tiện về trang thiết bị an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.- Nếu phương tiện đảm bảo các yêu cầu theo quy định thì Cảng vụ cấp giấy phép vào cảng, bến thủy nội địa cho phương tiện và thu phí, lệ phí theo quy định. |
| 2 | Cách thức thực hiện | Thực hiện trực tiếp tại Văn phòng Đại diện Cảng vụ. |
| 3 | Thành phần, số lượng hồ sơ | a) Giấy tờ phải nộp (bản chính):- Giấy phép rời cảng, bến cuối cùng (đối với phương tiện chuyển tải, sang mạn trong vùng nước cảng, bến thủy thì không phải nộp giấy phép rời cảng, bến);- Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện thủy nội địa còn hiệu lực;- Sổ danh bạ thuyền viên.b) Giấy tờ xuất trình:- Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa (hoặc bản sao có xác nhận của tổ chức tín dụng trong trường hợp phương tiện đang cầm cố, thế chấp);- Bằng hoặc giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, người lái phương tiện;- Hợp đồng vận chuyển hoặc hóa đơn xuất kho hoặc giấy vận chuyển hàng hóa, danh sách hành khách (nếu có). |
| 4 | Thời hạn giải quyết | Cảng vụ cấp giấy phép vào cảng, bến thủy nội địa trong thời hạn 30 phút, kể từ khi nhận đủ giấy tờ theo quy định. |
| 5 | Đối tượng thực hiện TTHC | Thuyền trưởng hoặc thuyền phó hoặc người lái phương tiện. |
| 6 | Cơ quan thực hiện TTHC | Cơ quan Cảng vụ  Đường thủy nội địa tại các Đại diện trực thuộc. |
| 7 | Phí, lệ phí | Người làm thủ tục nộp phí và lệ phí khi làm thủ tục vào cảng, bến theo quy định như sau:a) Phí trọng tải:- Lượt vào (kể cả có tải, không tải) 165 đồng/tấn trọng tải toàn phần.- Lượt ra (kể cả có tải, không tải) 165 đồng/tấn trọng tải toàn phần.b) Lệ phí ra, vào cảng, bến thuỷ nội địa:- Phương tiện chở hàng có trọng tải toàn phần từ 10 tấn đến 50 tấn là: 5000 đồng/chuyến.- Phương tiện chở hàng có trọng tải toàn phần từ 51 tấn đến 200 tấn hoặc chở khách có sức chở từ 13 ghế đến 50 ghế là: 10.000 đồng/chuyến.- Phương tiện chở hàng, đoàn lai có trọng tải toàn phần từ 201 đến 500 tấn hoặc chở khách có sức chở từ 51 ghế đến 100 ghế là: 20.000 đồng/chuyến.- Phương tiện chở hàng, đoàn lai có trọng tải toàn phần từ 501 tấn trở lên hoặc chở khách từ 101 ghế trở lên là: 30.000 đồng/chuyến.- Phương tiện chở hàng, đoàn lai có trọng tải toàn phần từ 1.001 tấn đến 1.500 tấn là: 40.000 đồng/chuyến.- Phương tiện chở hàng, đoàn lai có trọng tải toàn phần từ 1.5001 tấn trở lên là: 50.000 đồng/chuyến. |
| 8 | Kết quả thực hiện TTHC | Cấp giấy phép vào cảng, bến thủy nội địa cho phương tiện |
| 9 | Yêu cầu điều kiện thực hiện thủ tục hành chính | - Phương tiện phải chấp hành các quy định của pháp luật về giao thông đường thủy nội địa và chấp hành sự điều động của Cảng vụ Đường thủy nội địa.- Cảng, bến thủy nội địa phải đảm bảo các điều kiện về an toàn và bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật. |

\*\* Quy trình thủ tục cấp phép cho phương tiện rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| TT | Tên bước | Mô tả |
| 1 | Trình tự thực hiện | - Trước khi phương tiện rời cảng, bến thủy nội địa, thuyền trưởng hoặc thuyền phó hoặc người lái phương tiện có trách nhiệm xuất trình bản chính các giấy tờ theo quy định cho Cảng vụ Đường thủy nội địa;- Cảng vụ kiểm tra các giấy tờ theo quy định nếu đầy đủ và hợp lệ thì tiến hành kiểm tra thực tế phương tiện về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;- Nếu phương tiện đảm bảo các yêu cầu theo quy định thì Cảng vụ thu hồi Giấp phép vào cảng, bến thủy nội địa đã cấp và trả lại Giấy chứng nhận ATKT và BVMT, sổ danh bạ thuyền viên cho phương tiện sau đó cấp Giấy phép rời cảng, bến thủy nội địa cho phương tiện. |
| 2 | Cách thức thực hiện | Thực hiện trực tiếp tại Văn phòng Đại diện Cảng vụ. |
| 3 | Thành phần, số lượng hồ sơ | - Hợp đồng vận chuyển hoặc hóa đơn xuất kho hoặc giấy vận chuyển (đối với phương tiện chở hàng hóa) hoặc danh sách hành khách (đối với phương tiện chở hành khách);- Chứng từ xác nhận việc nộp phí, lệ phí, tiền phạt hoặc thanh toán các khoản nợ theo quy định của pháp luật;- Giấy tờ liên quan tới những thay đổi so với hợp đồng vận chuyển hoặc hóa đơn xuất kho hoặc giấy vận chuyển hoặc danh sách hành khách (nếu có);- Đối với phương tiện đóng mới hoặc sửa chữa khi hạ thủy để chạy thử trên đường thủy nội địa, chủ phương tiện hoặc chủ cơ sở đóng mới, sửa chữa phương tiện phải xuất trình Cảng vụ các giấy tờ sau:* + Biên bản kiểm tra của đăng kiểm xác nhận phương tiện đủ điều kiện chạy thử đường dài;
* + Phương án bảo đảm an toàn giao thông khi hạ thủy đối với phương tiện hạ thủy vượt qua phạm vi hành lang bảo vệ luồng chạy tàu có ý kiến phê duyệt của đơn vị trực tiếp quản lý tuyến đường thủy nội địa khu vực.
 |
| 4 | Thời hạn giải quyết | Cảng vụ cấp giấy phép rời cảng, bến thủy nội địa trong thời hạn 30 phút, kể từ khi nhận đủ giấy tờ theo quy định. |
| 5 | Đối tượng thực hiện TTHC | Thuyền trưởng hoặc thuyền phó hoặc người lái phương tiện. |
| 6 | Cơ quan thực hiện TTHC | Cơ quan Cảng vụ  Đường thủy nội địa tại các Đại diện trực thuộc. |
| 7 | Kết quả thực hiện TTHC | - Cấp giấy phép rời cảng, bến thủy nội địa cho phương tiện.-Trường hợp phương tiện thủy đã được cấp giấy phép rời cảng, bến thủy nội địa nhưng vẫn neo đậu tại vùng nước cảng, bến quá 24 giờ thì thuyền trưởng, thuyền phó hoặc người lái phương tiện phải đến Văn phòng Cảng vụ làm lại thủ tục rời cảng, bến cho phương tiện thủy**.** |
| 8 |  Yêu cầu điều kiện thực hiện thủ tục hành chính |   Phương tiện phải chấp hành các quy định của pháp luật về giao thông đường thủy nội địa và chấp hành sự điều động của Cảng vụ Đường thủy nội địa. |

Kết quả thực hiện, giai đoạn 2022 - 2024, tổng số lượt giải quyết thủ tục cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng, bến thủy nội địa do các Cảng vụ Đường thủy nội địa thực hiện: 4.010.862 lượt, trong đó, các Cảng vụ ĐTNĐ thuộc Cục làm thủ tục cho 1.068.994 lượt phương tiện; các Cảng vụ ĐTNĐ địa phương làm thủ tục cho 2.941.868 lượt phương tiện; tổng số lượt giải quyết thủ tục cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu do các Cảng vụ Hàng hải thực hiện: 1.264.942 lượt.Tính trung bình, mỗi năm, số lượng số lượng thủ tục hành chính cấp phép cho phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu đều tăng từ 10% - 15%, theo kết quả khảo sát sơ bộ, con số này năm 2022 là 1.473.735 TTHC, năm 2023 là 1.805.256 TTHC và năm 2024 là 1.996.813 TTHC.

*1.2.2 Quy trình thủ tục cấp phép phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển*

*\* Quy trình thủ tục cấp phép phương tiện thủy nội địa vào cảng biển*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| TT | Tên bước | Mô tả |
| 1 | Trình tự thực hiện | Trước khi phương tiện vào cảng biển hoặc sau khi vào neo đậu an toàn, người làm thủ tục nộp, xuất trình cho Cảng vụ hàng hải/Cảng vụ đường thủy nội địa các giấy tờ, tài liệu của phương tiện thủy theo quy định.Sau khi nhận đầy đủ các loại giấy tờ người giải quyết thủ tục có trách nhiệm kiểm tra tính hợp lệ, chính xác của giấy tờ theo quy định của pháp luật.  |
| 2 | Cách thức thực hiện | Người làm thủ tục nộp, xuất trình tại địa điểm làm thủ tục các giấy tờ, tài liệu của phương tiện theo quy định |
| 3 | Thành phần, số lượng hồ sơ | a) Giấy tờ phải nộp (bản chính):- Bản khai chung (đối với phương tiện thủy nội địa) ;- Danh sách thuyền viên (đối với phương tiện thủy nội địa)- Danh sách hành khách (đối với phương tiện chở khách).- Giấy phép rời cảng;b) Giấy tờ xuất trình:+ Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa; + Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện; + Sổ Danh bạ thuyền viên; + Bằng hoặc Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, người lái phương tiện |
| 4 | Thời hạn giải quyết | Cảng vụ cấp giấy phép vào cảng biển trong thời hạn 30 phút, kể từ khi nhận đủ giấy tờ theo quy định. |
| 5 | Đối tượng thực hiện TTHC | Tổ chức, cá nhân |
| 6 | Cơ quan thực hiện TTHC | Cảng vụ hàng hải/Cảng vụ đường thủy nội địa hoặc Đại diện Cảng vụ hàng hải/Cảng vụ đường thủy nội địa;  |
| 7 | Phí, lệ phí | Mức thu phí, lệ phí áp dụng tại cảng, bến thủy nội theo quy định tại Thông tư số 248/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính |
| 8 | Kết quả thực hiện TTHC | Cấp giấy phép vào cảng, bến thủy nội địa cho phương tiện |
| 9 | Yêu cầu điều kiện thực hiện thủ tục hành chính | Không có |

\*\* Quy trình thủ tục cấp phép phương tiện thủy nội địa rời cảng biển

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| TT | Tên bước | Mô tả |
| 1 | Trình tự thực hiện | - Trước khi phương tiện thủy nội địa rời cảng biển, người làm thủ tục nộp, xuất trình cho Cảng vụ hàng hải/Cảng vụ đường thủy nội địa các giấy tờ, tài liệu của phương tiện thủy theo quy định.- Sau khi nhận đầy đủ các loại giấy tờ người giải quyết thủ tục có trách nhiệm kiểm tra tính hợp lệ, chính xác của giấy tờ theo quy định của pháp luật. |
| 2 | Cách thức thực hiện | Thực hiện trực tiếp tại Văn phòng Đại diện Cảng vụ. |
| 3 | Thành phần, số lượng hồ sơ | Các giấy tờ, tài liệu phải nộp, xuất trình:- Bản khai chung (đối với phương tiện thủy nội địa) theo mẫu;- Danh sách thuyền viên (nếu có thay đổi) theo mẫu;- Danh sách hành khách (nếu có thay đổi) theo mẫu;- Giấy tờ liên quan đến những thay đổi so với những loại giấy tờ phải xuất trình khi vào cảng (nếu có);- Chứng từ xác nhận việc nộp phí, lệ phí, tiền phạt hoặc thanh toán các khoản nợ theo quy định của pháp luật (nếu có). |
| 4 | Thời hạn giải quyết | Cảng vụ cấp giấy phép rời cảng, bến thủy nội địa trong thời hạn 30 phút, kể từ khi nhận đủ giấy tờ theo quy định. |
| 5 | Đối tượng thực hiện TTHC | Tổ chức, cá nhân. |
| 6 | Cơ quan thực hiện TTHC | Cảng vụ hàng hải/Cảng vụ đường thủy nội địa hoặc Đại diện Cảng vụ hàng hải/Cảng vụ đường thủy nội địa |
| 7 | Kết quả thực hiện TTHC | - Cấp Giấy phép rời cảng biển.- Trường hợp phương tiện thủy nội địa được cấp Giấy phép rời cảng nhưng vẫn lưu lại vùng nước cảng quá 24 giờ, kể từ thời điểm phương tiện được phép rời cảng thì phải làm lại thủ tục rời cảng biển theo quy định. |
| 8 |  Yêu cầu điều kiện thực hiện thủ tục hành chính |   Không có |

 ***1.3 Đánh giá việc cấp giấy phép vào, rời cảng, bến*** ***thủy nội địa, khu neo đậu***

Có thể thấy, quá trình triển khai thực hiện, dù đạt nhiều kết quả tốt trong việc kiểm soát an toàn cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, song công tác này vẫn phát sinh những bất cập, cụ thể:

**-** Quy trình cấp phép phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu vẫn còn phức tạp, thành phần hồ sơ lớn, có sự khác biệt giữa việc áp dụng các quy định của pháp luật về hàng hải và đường thủy nội địa trong công tác giải quyết thủ tục hành chính nên quy trình cấp phép khác nhau, gây khó khăn cho chính những người làm công tác tiếp nhận và giải quyết hồ sơ, kéo theo đó, ảnh hưởng đến hoạt động của người dân, doanh nghiệp.

- Phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB vào, rời cảng biển thực hiện quy trình như đối với tàu biển. Tuy nhiên, phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thực hiện quy định như các phương tiện thủy nội địa khác.

- Hầu hết quá trình giải quyết thủ tục hành chính đối với các phương tiện thủy nội địa hiện nay đang được các cảng vụ tiếp nhận và trả kết quả trực tiếp thông qua hồ sơ giấy. Đối với thủ tục cấp phép cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu có yêu cầu kiểm tra thực tế phương tiện trước khi thực hiện cấp phép. Điều này, đòi hỏi số lượng nhân sự, thời gian giải quyết thủ tục hành chính lớn, gây ảnh hưởng đến hiệu suất giải quyết công việc, xuất hiện tình trạng ùn tắc, làm chậm tiến độ vận tải hàng hóa và hành khách.

Thực tế, hoạt động của phương tiện thủy nội địa, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng biển, cảng, bến, khu neo đậu để bốc xếp hàng hóa diễn ra hằng ngày, hàng giờ (24/24), kể cả thứ 7, chủ nhật và các ngày lễ; địa bàn quản lý rộng, các cảng biển, cảng, bến, khu neo đậu nằm phân tán trên các tuyến đường thủy, do vậy, lực lượng cảng vụ viên phải đi dọc các tuyến sông, xuống các cảng, bến, khu neo đậu trên tuyến đường thủy được giao để kiểm tra, làm thủ tục cho phương tiện vào, rời các cảng, bến theo quy định. Trong khi, đây chỉ là một nhiệm vụ trong tổng số các nhiệm vụ được giao của khối Cảng vụ. Mặt khác, thời gian lực lượng cảng vụ viên thực hiện công tác cấp phép, làm thủ tục và thu phí chỉ mất khoảng 05-10 phút/1 lượt phương tiện nhưng thời gian lực lượng Cảng vụ viên thực hiện công tác kiểm tra điều kiện an toàn của phương tiện thủy khi vào, rời cảng, bến trước khi cấp phép chiếm thời gian cao hơn rất nhiều khoảng 60 phút - 90 phút/1 lượt phương tiện;

 - Cũng xuất phát từ đặc điểm phân tán của các cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu cũng như sự khác biệt trong quy trình giải quyết thủ tục hành chính và thành phần hồ sơ giữa việc áp dụng các quy định của pháp luật về hàng hải và đường thủy nội địa trong việc cấp phép vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu mà các doanh nghiệp vận tải phải chịu thêm một số khoản “chi phí hành lang” khác phục vụ công tác làm thủ tục như chi phí thuê nhà xưởng, nhân công, phương tiện di chuyển... Những khoản chi phí này có thể lên đến 5% doanh thu của mỗi chuyến vận chuyển.

 - Thủ tục cấp giấy phép cho phương tiện vào cảng, bến thủy nội địa và việc kiểm tra phương tiện chưa tách bạch, sẽ gây khó khăn cho phương tiện để được vào, rời cảng, bến thủy nội địa xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách, tiềm ẩn nguy cơ gây tham nhũng, tiêu cực.

 - Có sự bất bình đẳng trong mức thu phí, lệ phí giữa phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB và các phương tiện thủy nội địa khác khi vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.

 - Bên cạnh đó, cùng với xu hướng phát triển của cuộc cách mạng khoa học công nghệ toàn cầu, hệ thống Cơ sở dữ liệu về phương tiện thủy nội địa, thuyền viên, người lái phương tiện, hệ thống giám sát hành trình phương tiện đang được đẩy mạnh triển khai và dự kiến sẽ hoàn thành, đi vào hoạt động trong thời gian tới góp phần giúp các cơ quan quản lý có thể nghiên cứu, đẩy mạnh công tác kiểm tra, giám sát từ xa mà không cần thiết phải thực hiện các thủ tục hành chính theo phương thức truyền thống, từ đó, góp phần kéo giảm các chi phí vận tải, nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp, thu hút thị phần vận tải, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế - xã hội.

1. **Thực trạng công tác thu phí, lệ phí**

***2.1 Danh mục phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa***

Luật Phí và lệ phí năm 2015 quy định:

*2.1.1 Phí thuộc lĩnh vực đường biển, đường thủy nội địa* *(tại mục V.2 phần A Phụ lục số 01)*, gồm:

i) Phí sử dụng vị trí neo, đậu;

 ii) Phí bảo đảm hàng hải;

 iii) Phí kiểm tra, đánh giá, cấp giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển;

 iv) Phí thẩm định cấp giấy phép kinh doanh dịch vụ vận tải biển và dịch vụ hỗ trợ vận tải biển;

v) Phí xác nhận kháng nghị hàng hải;

vi) Phí thẩm định, phê duyệt đánh giá an ninh cảng biển, kế hoạch an ninh cảng biển, cấp sổ lý lịch tàu biển;

 vii) Phí thẩm định công bố cầu, bến cảng biển, khu nước, vùng nước, thông báo hàng hải; cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa;

viii) Phí thẩm tra cấp giấy phép hoạt động cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa;

 ix) Phí trọng tải tàu, thuyền;

 x) Phí thẩm định, phê duyệt đánh giá an ninh, kế hoạch an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài;

 xi) Phí luồng, lạch đường thủy nội địa;

 xii) Phí trình báo đường thủy nội địa;

xiii) Phí sát hạch cấp chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng.

*2.1.2 Lệ phí trong lĩnh vực hàng hải* *(tại mục II.6 phần B Phụ lục số 01)*, gồm:

i) Lệ phí đăng ký tàu biển;

ii) Lệ phí cấp chứng chỉ xác nhận việc tham gia bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác về trách nhiệm dân sự chủ tàu đối với thiệt hại
do ô nhiễm dầu;

 iii) Lệ phí ra, vào cảng biển; cảng, bến thủy nội địa;

 iv) Lệ phí cấp bản công bố bản phù hợp lao động hàng hải (DMLCI).

2.1.3 Danh mục phí, lệ phí ra, vào cảng, bến thủy nội địa (theo Thông tư số 248/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 của Bộ Tài chính).

-  Phí, lệ phí áp dụng tại cảng, bến thủy nội địa bao gồm: Phí trọng tải; lệ phí ra, vào cảng, bến; phí trình báo đường thủy nội địa; phí bảo đảm hàng hải thu đối với tàu biển;

-  Phí, lệ phí thu đối với phương tiện thủy, thủy phi cơ, tàu biển: phí trọng tải; lệ phí ra, vào cảng, bến thủy nội địa; phí trình báo đường thủy nội địa.

\* Như vậy, phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng, bến thủy nội địa sẽ phải nộp lệ phí ra, vào cảng, bến thủy nội địa, phí trọng tải theo quy định của Thông tư số 248/2016/TT-BTC. Mức phí trọng tải phương tiện được tính là 165 đồng/tấn trọng tải toàn phần/lượt vào hoặc rời (không phân biệt loại phương tiện mang cấp VR-SB hay VR-SI, VR-SII) và lệ phí vào, rời được tính từ 5.000 đồng đến 50.000 đồng/phương tiện tùy thuộc theo trọng tải.

2.1.4 Danh mục phí, lệ phí phương tiện thủy nội địa ra, vào cảng biển (theo Thông tư số 261/TT-BTC ngày 30/12/2021 của Bộ Tài chính, được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 90/2019/TT-BTC ngày 31/12/2019, Thông tư số 74/2021/TT-BTC ngày 27/8/2021)

- Phí trọng tải tàu, thuyền; phí bảo đảm hàng hải; phí sử dụng vị trí neo, đậu tại khu nước, vùng nước; phí xác nhận kháng nghị hàng hải và lệ phí ra, vào cảng biển.

- Phương tiện thủy nội địa (trừ phương tiện mang cấp đăng kiểm VR-SB có tổng dung tích từ 500 GT trở lên) hoạt động vận tải nội địa; phương tiện thủy nội địa hoạt động vận tải trên các tuyến đường thủy theo Hiệp định giữa Chính phủ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải đường thủy khi vào, rời khu vực hàng hải thực hiện nộp phí, lệ phí theo quy định tại Thông tư số [248/2016/TT-BTC](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thue-phi-le-phi/thong-tu-248-2016-tt-btc-che-do-thu-nop-quan-ly-su-dung-phi-le-phi-ap-dung-tai-cang-ben-thuy-noi-dia-321557.aspx) ngày 11/11/2016 của Bô trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí áp dụng tại cảng, bến thủy nội địa. Phương tiện hoạt động trên tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo nộp phí, lệ phí theo quy định tại Chương III Thông tư số 261/TT-BTC.

- Phương tiện thủy nội địa mang nhiều cấp đăng kiểm gồm: VR-SB và cấp phương tiện thủy nội địa khác (do cơ quan đăng kiểm cấp), Cảng vụ hàng hải căn cứ bản khai chung của tàu thuyền khi làm thủ tục để thu như sau:

+ Phương tiện hành trình theo tuyến hàng hải nội địa và phương tiện Cảng vụ hàng hải chưa xác định rõ tuyến hành trình hoặc cảng đến tiếp theo áp dụng mức thu phí, lệ phí đối với phương tiện mang cấp đăng kiểm VR-SB.

+ Phương tiện hành trình theo tuyến đường thủy nội địa hoặc có hành trình hỗn hợp gồm cả tuyến hàng hải nội địa và tuyến đường thủy nội địa áp dụng mức thu phí, lệ phí theo quy định tại Thông tư số [248/2016/TT-BTC](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thue-phi-le-phi/thong-tu-248-2016-tt-btc-che-do-thu-nop-quan-ly-su-dung-phi-le-phi-ap-dung-tai-cang-ben-thuy-noi-dia-321557.aspx) ngày 11/11/2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí ra, vào cảng, bến thủy nội địa.

- Tàu thuyền xuất cảnh đi Campuchia qua cửa khẩu Vĩnh Xương - Thường Phước được cảng vụ đường thủy nội địa làm thủ tục cho tàu thuyền tại bến, cảng thủy nội địa trước đó và đã thu phí, lệ phí áp dụng tại bến, cảng thủy nội địa theo quy định tại Thông tư số [248/2016/TT-BTC](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thue-phi-le-phi/thong-tu-248-2016-tt-btc-che-do-thu-nop-quan-ly-su-dung-phi-le-phi-ap-dung-tai-cang-ben-thuy-noi-dia-321557.aspx).

\* Như vậy, phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển sẽ phải nộp lệ phí ra, vào cảng, bến thủy nội địa; phí trọng tải theo Thông tư số 248/2016/TT-BTC, tuy nhiên có mức thu khác đối với phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB có tổng dung tích từ 500 GT trở lên áp dụng mức thu theo quy định tại Thông tư số 261/2016/TT-BTC.

Trường hợp phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển theo quy định tại Thông tư số 261/TT-BTC ngày 14/11/2016 của Bộ Tài chính (đã được sửa đổi, bổ sung bởi các Thông tư: Thông tư số [90/2019/TT-BTC](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/xuat-nhap-khau/thong-tu-90-2019-tt-btc-sua-doi-thong-tu-261-2016-tt-btc-bieu-muc-thu-phi-le-phi-hang-hai-432812.aspx) ngày 31/12/2019; Thông tư số [74/2021/TT-BTC](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/xuat-nhap-khau/thong-tu-74-2021-tt-btc-sua-doi-thong-tu-261-2016-tt-btc-486173.aspx) ngày 27/8/2021), mức thu phí trọng tải phương tiện sẽ được tính gồm: Phương tiện hành trình theo tuyến hàng hải nội địa và phương tiện Cảng vụ hàng hải chưa xác định rõ tuyến hành trình hoặc cảng đến tiếp theo áp dụng mức thu phí, lệ phí đối với phương tiện mang cấp đăng kiểm VR-SB; Phương tiện hành trình theo tuyến đường thủy nội địa hoặc có hành trình hỗn hợp gồm cả tuyến hàng hải nội địa và tuyến đường thủy nội địa áp dụng mức thu phí, lệ phí theo quy định tại Thông tư số [248/2016/TT-BTC](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thue-phi-le-phi/thong-tu-248-2016-tt-btc-che-do-thu-nop-quan-ly-su-dung-phi-le-phi-ap-dung-tai-cang-ben-thuy-noi-dia-321557.aspx) ngày 11/11/2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính. Như vậy, các phương tiện mang cấp VR-SB sẽ phải chịu mức thu phí khi vào, rời cảng biển là 550 đồng/GT/lần cập cảng, cao hơn rất nhiều so với phí vào, rời cảng thủy nội địa. Đồng thời, lệ phí vào, rời cảng biển theo Thông tư này cũng cao hơn so với Thông tư số 248/2016/TT-BTC khi dao động từ 15.000 đồng - 100.000 đồng tùy theo tổng dung tích.

 Hiện nay, tổ chức thu phí là các cảng vụ hàng hải nộp ngân sách nhà nước 50% tiền phí thu được và tỷ lệ nộp NSNN ở các cảng vụ đường thủy nội địa với phí cảng vụ đường thủy là 10% tiền phí thu được.

Kết quả thực hiện, giai đoạn 2022 - 2024, tổng số phí, lệ phí thu được khi giải quyết thủ tục cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa đạt > 936 tỷ đồng; trong đó, tổng số phí, lệ phí thu từ phương tiện mang cấp VR-SB >= 500GT là 255,401 tỷ đồng và tổng số phí, lệ phí thu từ phương tiện thủy nội địa khác là 681,024 tỷ đồng. Tính theo đơn vị thực hiện, các Cảng vụ Đường thủy nội địa trong cả nước đã thực hiện thu tổng số phí, lệ phí đạt > 428 tỷ đồng, trong đó, tổng thu phí, lệ phí đối với phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB là > 21 tỷ đồng và tổng thu phí, lệ phí đối với phương tiện thủy nội địa khác là >407 tỷ đồng; tổng số phí, lệ phí thu được do Cảng vụ Hàng hải thực hiện khi giải quyết thủ tục cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu là > 507 tỷ đồng, trong đó, tổng thu phí, lệ phí đối với phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB là > 233 tỷ đồng và tổng thu phí, lệ phí đối với phương tiện thủy nội địa khác là > 273 tỷ đồng.

**3. Thực trạng hạ tầng kỹ thuật, ứng dụng công nghệ thông tin**

***3.1. Hệ thống AIS***

***a) Hệ thống AIS lĩnh vực hàng hải gồm 03 hệ thống:***

*(i) Hệ thống AIS do các Cảng vụ hàng hải quản lý, vận hành và khai thác* trong đó có 09/11 Hệ thống AIS là một phân hệ được tích hợp trong Hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải (VTS).

*(ii) Hệ thống AIS do Công ty Vishipel đầu tư:*

01 Trung tâm dữ liệu AIS tại Hải Phòng và 40 trạm thu AIS ven biển. Hiện nay, Công ty Vishipel đang cung cấp tài khoản miễn phí cho Cục HHĐTVN và các đơn vị trực thuộc sử dụng phục vụ công tác quản lý nhà nước.

*(iii) Hệ thống AIS do 02 Tổng Công ty Bảo đảm an toàn hàng hải triển khai:* đã triển khai thiết lập một số hệ thống giám sát, điều khiển từ xa phao, tiêu báo hiệu hàng hải sử dụng công nghệ AIS trên các tuyến luồng hàng hải bao gồm: Hòn Gai - Cái Lân, Lạch Huyện, Dung Quất, Nghi Sơn, Đà Nẵng, Soài Rạp.

Cục Hàng hải và Đường thuỷ Việt Nam đã chỉ đạo Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam thực hiện kết nối, tích hợp dữ liệu hệ thống AIS của Tổng Công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc và Miền Nam (nay là Tổng Công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Việt Nam) với Trung tâm dữ liệu AIS của Công ty với kết quả cụ thể như sau: TCT Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc đã xây dựng và thử nghiệm thành công công cụ truyền dữ liệu AIS từ hệ thống AIS của Tổng công ty đến Trung tâm dữ liệu AIS của Công ty Vishipel. Dữ liệu AIS truyền đi là dữ liệu phương tiện thuỷ tham gia thực hiện dịch vụ sự nghiệp công BĐATHH nằm trong tầm hiệu lực của các trạm thu AIS của Tổng Công ty (Chi tiết tại báo cáo số 1189/TCTBĐATHHMB-ATHH ngày 28/4/2025 của Tổng Công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc).

Trong thời gian tới, Cục Hàng hải và Đường thuỷ Việt Nam sẽ chỉ đạo các Cảng vụ hàng hải kết nối, tích hợp dữ liệu hệ thống AIS của các Cảng vụ hàng hải đến Trung tâm dữ liệu của Vishipel.

***3.2. CSDL người điều khiển phương tiện thuỷ nội địa và CSDL phương tiện thuỷ nội địa***

*3.2.1 Tình hình xây dựng CSDL*

Thực hiện chỉ đạo của Bộ Xây dựng (trước đây là Bộ Giao thông vận tải), Cục Hàng hải và Đường thuỷ Việt Nam đang triển khai Dự án “Xây dựng hệ thống thông tin quản lý tích hợp phục vụ chuyển đổi số Cục Đường thuỷ nội địa Việt Nam”, trong đó, nhiệm vụ trọng tâm của Dự án là Xây dựng hệ thống thông tin người điều khiển phương tiện thủy nội địa và hệ thống thông tin phương tiện thủy nội địa. Các hệ thống thông tin nêu trên bao gồm các phần mềm quản lý thông tin, Cơ sở dữ liệu về người điều khiển phương tiện, Cơ sở dữ liệu về phương tiện thuỷ nội địa cùng hạ tầng kỹ thuật đảm bảo vận hành.

Tình hình thực hiện Dự án: Dự án đã được triển khai từ năm 2022, hoàn thành lựa chọn nhà thầu vào tháng 12/2024 và dự kiến nghiệm thu đưa vào sử dụng vào tháng 10/2025. Tiến độ dự án đến thời điểm hiện tại như sau:

- Đã hoàn thành xây dựng và dự kiến vận hành thử phần mềm trong tháng 6/2025 và nghiệm thu trong tháng 10/2025. Chức năng cơ bản của phần mềm là quản lý thông tin người điều khiển phương tiện và phương tiện thuỷ nội địa, đảm bảo kết nối với CSDL dùng chung của Bộ Xây dựng và kết nối với CSDL quốc gia về dân cư để thực hiện định danh tàu thuyền, người điều khiển phương tiện thủy nội địa và xác thực điện tử. Đồng thời, phần mềm nêu trên sẽ kết nối với các CSDL của các tỉnh, Cơ sở đào tạo hoặc cho phép các đơn vị truy cập để cập nhật, bổ sung dữ liệu trong quá trình thực hiện.

- Về Cơ sở dữ liệu (CSDL):

+ CSDL phương tiện: Cục Hàng hải và Đường thuỷ Việt Nam đã làm việc và thu thập CSDL của 63/63 tỉnh thành phố (trước khi sát nhập) và CSDL do Cục đang quản lý. Số lượng phương tiện hiện thu thập được là 225.397 phương tiện.

 Cục đang triển khai làm sạch và chỉnh lý CSDL phương tiện, dự kiến hoàn thành trong tháng 7/2025.

+ CSDL người điều khiển phương tiện: Cục Hàng hải và Đường thuỷ Việt Nam đã làm việc và thu thập CSDL về bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn người điều khiển phương tiện do 63/63 tỉnh thành phố (trước khi sát nhập), các Cơ sở đào tạo (hiện thu thập được dữ liệu từ 22/28 Cơ sở đào tạo, còn 06 cơ sở đào tạo Cục đang triển khai thu thập) và CSDL do Cục đang quản lý. Số bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn hiện thu thập được là 309.745.

Cục đang tiếp tục thu thập CSDL do 06 cơ sở đào tạo còn lại quản lý và triển khai làm sạch và chỉnh lý CSDL phương tiện, dự kiến hoàn thành trong tháng 7/2025.

* Sau khi hoàn thành thu thập, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam sẽ phối hợp với các cơ quan liên quan của Bộ Công an (Cục C06) để thực hiện định danh tàu thuyền, người điều khiển phương tiện thủy nội địa trên nền tảng CSDL quốc gia về dân cư, định danh và xác thực điện tử (dự kiến hoàn thành trong năm 2025).

*3.2.2 Căn cứ pháp lý để triển khai cập nhật, duy trì CSDL*

Để đảm bảo vận hành, duy trì CSDL thuyền viên và người điều khiển phương tiện, Cục Hàng hải và Đường thuỷ Việt Nam đang xây dựng, trình Bộ Xây dựng trình Chính phủ dự thảo Nghị định Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường thủy nội địa, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa, trong đó dự kiến:

- Cục Hàng hải và Đường thuỷ Việt Nam có trách nhiệm chủ trì tổ chức xây dựng, cập nhật, duy trì, khai thác cơ sở dữ liệu đường thuỷ nội địa trên phạm vi toàn quốc; xây dựng, cập nhật, duy trì hạ tầng kỹ thuật, phần mềm nghiệp vụ.

- Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm xây dựng, cập nhật, duy trì cơ sở dữ liệu đường thuỷ nội địa thuộc phạm vi quản lý đảm bảo tích hợp tức thời cơ sở dữ liệu đường thuỷ nội địa do Cục Hàng hải và Đường thuỷ nội địa Việt Nam quản lý; xây dựng, cập nhật, duy trì hạ tầng kỹ thuật, phần mềm nghiệp vụ.

Trong thời gian chưa hoàn thành xây dựng cơ sở dữ liệu đường thuỷ nội địa thuộc phạm vi quản lý, Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm cập nhật, chuẩn hoá và cung cấp cơ sở dữ liệu đường thuỷ nội địa về Cục Hàng hải và Đường thuỷ nội địa Việt Nam định kỳ 1 tháng/lần vào ngày 30 hàng tháng.

**4. Thực trạng công tác quản lý phương tiện**

***4.1. Hiện trạng phương tiện thủy nội địa***

4.1.1. Theo quy định tại Điều 24 Luật Giao thông Đường thủy nội địa, quy định về phân nhóm phương tiện thủy nội địa được xác định gồm phương tiện có động cơ và phương tiện không có động cơ, trong đó, các nhóm phương tiện cụ thể được xác định theo trọng tải, sức chở như sau:

- Phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 sức ngựa, phương tiện có sức chở trên 12 người;

- Phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính từ 5 sức ngựa đến 15 sức ngựa hoặc có sức chở từ 5 người đến 12 người.

- Phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần từ 1 tấn đến 15 tấn hoặc có sức chở từ 5 người đến 12 người, phương tiện có động cơ công suất máy chính dưới 5 sức ngựa hoặc có sức chở dưới 5 người khi hoạt động trên đường thủy nội địa phải có giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa và bảo đảm điều kiện an toàn…

- Phương tiện thô sơ có trọng tải toàn phần dưới 1 tấn hoặc sức chở dưới 5 người hoặc bè khi hoạt động trên đường thủy nội địa phải bảo đảm điều kiện an toàn...

4.1.2. Thống kê thực tế

- Theo số liệu đăng ký phương tiện, đến hết ngày 30/4/2025, tổng số lượng phương tiện thuỷ nội địa đã đăng ký là 260.982 chiếc với tổng trọng tải đạt 24.738.944 tấn, tổng sức chở khách đạt 605.649 khách, tổng công suất máy là 19.767.066 CV, trong đó, phương tiện chở hàng ước đạt 131.100 chiếc, phương tiện chở khách có khoảng 25.000 chiếc, các loại phương tiện khác có 105.000 chiếc. Dữ liệu thống kê cho thấy phương tiện loại 4 (không động cơ hoặc chở ít người) chiếm tỷ trọng lớn nhất - 59,1%, và tập trung chủ yếu tại các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long như Cà Mau, Kiên Giang, Đồng Tháp, An Giang, nơi người dân sử dụng ghe, xuồng nhỏ phục vụ đi lại và sản xuất nông nghiệp ven sông. Phương tiện loại 2 (5-15CV hoặc 5-15T), chiếm khoảng 32,8%, phân bố rộng hơn, nhiều tại các tỉnh như Long An, Vĩnh Long, Tiền Giang, vừa phục vụ dân sinh vừa chở hàng nội vùng. Phương tiện loại 3 (nhỏ hơn 5CV hoặc dưới 1T) chiếm 4,6% phân bố rải rác ở vùng nông thôn, miền núi, nhưng vẫn tập trung nhiều nhất tại ĐBSCL. Cuối cùng là phương tiện loại 1 (trên 15CV hoặc trên 15T) - chỉ chiếm 3,5% - chủ yếu đăng ký tại các trung tâm công nghiệp và vận tải như TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội, Long An và Quảng Ninh, nơi hoạt động vận tải hàng hóa lớn, cụ thể:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Phân loại | Số lượng (chiếc) | Tỷ lệ (%) |
| Phương tiện loại 1 (công suất máy trên 15CV/ trọng tải trên 15T) | 9.367 | 3,5% |
| Phương tiện loại 2 (công suất máy từ 5-15CV hoặc trọng tải từ 5-15T) | 85.524 | 32,8% |
| Phương tiện loại 3 (công suất máy dưới 5CV hoặc trọng tải dưới 1T) | 12.141 | 4,6% |
| Phương tiện loại 4 (không động cơ hoặc chở ít người) | 154.313 | 59,1% |
| Tổng | 260.982 | 100 % |

- Xét theo công dụng, đến hết tháng 4/2025, phương tiện thủy nội địa chở khách có sự phân bố không đồng đều giữa các vùng, phản ánh đặc điểm địa lý và nhu cầu sử dụng khác nhau: Cà Mau là địa phương có số lượng phương tiện chở khách lớn nhất cả nước, ước tính khoảng 12.000 phương tiện do đây là khu vực địa hình sông nước dày đặc khiến người dân sử dụng ghe, xuồng để đi lại hằng ngày, tuy nhiên, phần lớn là phương tiện nhỏ, không động cơ hoặc động cơ công suất thấp, hoạt động dân sinh nên chưa được đăng kiểm đầy đủ; Hà Nội đứng thứ hai với khoảng 2.700 phương tiện chở khách, tập trung tại các hồ, sông khu vực trung tâm và vùng phụ cận, chủ yếu là tàu du lịch, tàu vận chuyển khách trong dịp lễ hội; TP. Hồ Chí Minh có khoảng 800 - 900 phương tiện chở khách, được đầu tư hiện đại, có đầy đủ chứng chỉ an toàn, đăng kiểm định kỳ, chủ yếu phục vụ các tuyến buýt đường sông, tuyến du lịch trên sông Sài Gòn, Nhà Bè; các tỉnh thuộc đồng bằng sông Cửu Long như Đồng Tháp, Vĩnh Long, Kiên Giang, Sóc Trăng cũng có số lượng đáng kể, từ 500 đến 1.500 phương tiện mỗi tỉnh, chủ yếu là phương tiện cũ, đóng thủ công, không có hoặc chưa đủ điều kiện đăng kiểm, phục vụ nhu cầu đưa rước học sinh, chợ nổi, và giao thông liên xã.

Phương tiện chở hàng vẫn chiếm tỷ trọng lớn trong đội phương tiện thủy nội địa, với khoảng 131.000 phương tiện trên toàn quốc. Trong đó, Long An là địa phương có tổng trọng tải đăng ký lớn nhất, lên tới hơn 2 triệu tấn, cho thấy vai trò trung chuyển hàng hóa giữa miền Tây và TP.HCM. TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội cũng nằm trong nhóm đầu với trọng tải đăng ký lần lượt là 1,66 triệu tấn và 1,41 triệu tấn, phản ánh sự phát triển mạnh của vận tải hàng hóa bằng đường thủy tại hai trung tâm đô thị lớn. Một số địa phương như Hải Dương và Quảng Ninh tuy có số lượng phương tiện không nhiều, nhưng tổng trọng tải rất cao (Hải Dương lên tới 2,68 triệu tấn) cho thấy phương tiện có quy mô lớn, chuyên chở vật liệu xây dựng, công nghiệp nặng. Ngược lại, các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long như Đồng Tháp, Cà Mau, Vĩnh Long có số lượng phương tiện lớn nhưng đa số là phương tiện nhỏ dưới 15 tấn, chủ yếu phục vụ vận tải nông sản, vật tư sinh hoạt nội vùng.

Bảng phân loại theo công dụng phương tiện

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Phân loại | Số lượng (ước tính) | Tỷ lệ trên tổng số (260.982 chiếc) |
| Phương tiện chở hàng | ≈ 131.000 | 50.2% |
| Phương tiện chở khách | ≈ 25.000 | 9.6% |
| Phương tiện khác (không chở khách/hàng hoặc chuyên dụng) | ≈ 105.000 | 40.2% |

- Hiện có 32/63 tỉnh thành phố có phương tiện mang cấp VR-SB với tổng số lượng khoảng 2.994 phương tiện, trong đó: có 1.274 phương tiện chở hàng, 51 phương tiện chở hàng hóa container, 535 phương tiện chở khách và 151 phương tiện chở người, 983 phương tiện loại khác; trọng tải trung bình của phương tiện chở hàng khô là hơn 100 tấn, trọng tải trung bình phương tiện container là hơn 1.600 tấn và trọng tải trung bình phương tiện VR-SB là gần 2.300 tấn.

- Tính theo quy chuẩn quốc gia về phân cấp phương tiện thủy nội địa theo cấp tàu và vùng hoạt động, đến hết ngày 15/5/2025, toàn quốc có 3.171phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB (phương tiện vận tải ven bờ biển, từ bờ ra đảo, nối giữa các đảo); 238.450 phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SI và phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SII ***(***phương tiện vận tải ở những vùng nước có chiều cao sóng đáng kể HS tương ứng 1,30 m và phương tiện chủ yếu hoạt động tại các kênh, rạch, hồ, đầm, phá và các sông có chiều cao sóng đáng kể Hs không quá 0,40 m). Tính theo trọng tải, hiện có 14.436 phương tiện có sức chở từ 500 tấn trở lên; 9.478 phương tiện chở trên 12 người, phương tiện lưu trú, ngủ đêm.

- Tính đến ngày 31/3/2025, theo số liệu đăng kiểm, cả nước có 8.052 phương tiện đặc biệt, bao gồm: 4.060 tàu công trình; 1.140 phương tiện vận chuyển container và 2.852 phương tiện chở hàng nguy hiểm.

- Đến nay, thông qua công tác kiểm soát phương tiện vào đăng kiểm, đã có 4.873 phương tiện được lắp đặt thiết bị theo dõi hành trình (chỉ đạt >11% so với tổng số lượng phương tiện đã vào đăng kiểm được phân loại theo cấp tàu và vùng hoạt động[[2]](#footnote-2) và đạt 33 % so với tổng số phương tiện phải lắp đặt thiết bị AIS theo quy định được thống kê tại biểu trong phần II.2.4).

\* ***Đánh giá công tác quản lý phương tiện***

- Phương tiện thủy nội địa chủ yếu là phương tiện cá nhân và doanh nghiệp nhỏ lẻ, vì vậy, tỷ lệ phương tiện thủy nội địa hiện dại còn thấp.

- Số lượng phương tiện tuổi thọ cao còn nhiều, chủ yếu là đóng bằng thép cũ, gỗ.

- Số lượng phương tiện chưa đăng ký, đăng kiểm còn tồn tại, đặc biệt là vùng sâu và vùng ven sông.

**5. Hiện trạng thuyền viên, người lái phương tiện**

Tính đến nay, tổng số Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa đã cấp là 476.400, trong đó:

- Số lượng Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn được phân thành 04 hạng (T1, T2, T3, T4) đối với thuyền trưởng và 03 hạng (M1, M2, M3) đối với máy trưởng, số lượng cụ thể gồm: T1: 11.553, T2: 30.097, T3: 92.216, T4: 28.836; M1: 4.544, M2: 16.926, M3: 58.076;

- Số lượng Chứng chỉ chuyên môn được phân thành: Chứng chỉ chuyên môn cơ bản: 5.076; Chứng chỉ chuyên môn nghiệp vụ: 163.040; Chứng chỉ chuyên môn đặc biệt: 43.818;

- Giấy chứng nhận học tập pháp luật giao thông đường thủy: 22.218.

Riêng đối với nhóm thuyền trưởng và thuyền phó điều khiển phương tiện đi ven biển mang cấp VR-SB, đến nay, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam đã bồi dưỡng, cấp 6.763 chứng chỉ điều khiển phương tiện đi ven biển mang cấp VR-SB, như vậy đội ngũ thuyền viên có GCNKNCM, CCCM phù hợp để điều khiển phương tiện đi ven biển đã đáp ứng đủ về số lượng so với số phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB đang hoạt động.

Nhìn chung, đội ngũ thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa được đào tạo cơ bản, có trình độ kỹ thuật, chuyên môn nghiệp vụ và tay nghề cao, phù hợp với thị trường lao động, đáp ứng yêu cầu vận tải và thực tiễn đề ra.

1. **Thực trạng cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu**

***6.1. Cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu***

Hiện nay các cảng, bến thủy nội địa trên các tuyến ĐTNĐ trung ương, tuyến ĐTNĐ địa phương hầu hết do các tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng, quản lý bảo trì và khai thác; cơ quan quản lý nhà nước thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành, kiểm tra hoạt động khai thác của cảng, bến thủy nội địa nhằm đảm bảo trật tự an toàn giao thông. Tính đến nay trên cả nước có 310 cảng[[3]](#footnote-3) (trong đó: 202 cảng hàng hóa, 11 cảng hành khách, 97 cảng chuyên dùng); 6.274 bến thủy nội địa (trong đó: 5.135 bến có phép hoạt động)[[4]](#footnote-4); ngoài ra, trên cả nước hiện có khoảng 2.526 bến khách ngang sông.

***6.2. Cảng, bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển***

Cả nước có 25 cảng, 537 bến thuỷ nội địa trong vùng nước cảng biển (thuộc các tuyến sông Hậu, sông Tiền, sông Đồng Nai, sông Vàm Cỏ sông Sài Gòn, sông Ngã Bảy, sông Giá, sông Bạch Đằng,...).

Nhìn chung, hệ thống cảng, bến thủy nội địa được đầu tư, xây dựng trải đều trên phạm vi cả nước, đặc biệt là tại các vị trí gần cửa sông, cửa biển, là đầu mối quan trọng trong việc kết nối vận tải đường bộ, ĐTNĐ và hàng hải. Hệ thống cơ sở hạ tầng tại cảng, bến thuỷ nội địa cũng dần được hiện đại, kiên cố hoá, quy mô cảng, bến ngày càng được nâng cấp, trong đó, có 18 cảng có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải đến 5.000 tấn và có 20 cảng có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài.

***6.3. Cảng biển***

Hệ thống cảng biển hiện nay được chia thành 34 cảng biển, trong đó có 2 cảng biển loại đặc biệt, 11 cảng biển loại I, 7 cảng biển loại II và 14 cảng biển loại III [[5]](#footnote-5).

***6.4. 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.

\* ***Đánh giá cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu***

- Một số cảng thủy nội địa lớn đã được đầu tư hiện đại. Tuy nhiên, cảng, bến thủy nội địa phù hợp để phục vụ phương tiện thủy lớn vào còn thiếu.

- Tình trạng cảng, bến hoạt động không phép, sai phép còn phổ biến.

- Các bến thủy nội địa phần lớn là bến nhỏ lẻ, của tư nhân quản lý, khai thác.

1. **Thực trạng công tác quản lý nguồn nhân lực làm công tác cấp phép**

Công tác quản lý chuyên ngành tại cảng, bến thuỷ nội địa được thực hiện theo quy định tại Điều 71, 72 Luật Giao thông ĐTNĐ, cụ thể, các Cảng vụ ĐTNĐ khu vực thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại các cảng, bến thủy nội địa; trên luồng, tuyến khi có sự phân công của Bộ trưởng Bộ GTVT.

Hiện nay, tại Trung ương, có 18 Cảng vụ hàng hải; 04 Cảng vụ ĐTNĐ khu vực trực thuộc Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam do Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định thành lập, tổ chức lại, giải thể, thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại các cảng, bến thủy nội địa trên tuyến ĐTNĐ quốc gia với tổng số lượng viên chức, người lao động là 1.784 người[[6]](#footnote-6) (bao gồm 403 người giữ các chức vụ lãnh đạo, quản lý từ cấp phòng và tương đương trở lên; 1.381 viên chức, người lao động), trong đó, số người trực tiếp làm công tác liên quan về kiểm tra, làm thủ tục cho phương tiện thủy nội địa là 322 người, chiếm tỷ lệ 18,05 % so với số người làm việc tại các Cảng vụ trực thuộc Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam.

Tại địa phương, tính đến hết tháng 3/2025, có 17 Cảng vụ ĐTNĐ thuộc các cơ quan chuyên môn cấp tỉnh (trước đây là các Sở Giao thông vận tải)[[7]](#footnote-7) do Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quyết định thành lập, tổ chức lại, giải thể, với tổng số lượng viên chức, người lao động khoảng 400 người thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại các cảng, bến thủy nội địa trên tuyến ĐTNĐ địa phương.

Bên cạnh đó, công tác này còn có sự tham gia, phối hợp quản lý của một số cơ quan, đơn vị như sau:

- Lực lượng biên phòng thực hiện kiểm tra thuyền viên và người trên phương tiện theo hình thức bản khai do thuyền viên cung cấp đối với các trường hợp có yếu tố nước ngoài, tại khu vực cửa khẩu, biên giới;

- Lực lượng hải quan kiểm soát hàng hóa xuất nhập khẩu trên phương tiện, hàng hóa quá cảnh, hàng hóa tạm nhập, tái xuất (nếu có);

- Lực lượng Cảnh sát giao thông đường thủy làm nhiệm vụ kiểm tra trên tuyến, luồng quy định cùng phối hợp thực hiện khi cần thiết.

*\* Đánh giá* ***công tác quản lý nguồn nhân lực làm công tác cấp phép***

- Số lượng nguồn nhân lực làm công tác cấp phép còn hạn chế, đặc biệt là tuyến cấp huyện và cấp xã.

- Thực tế nhiều địa phương giao cán bộ thực hiện kiêm nhiệm công tác cấp phép dẫn đến chậm trễ trong việc giải quyết thủ tục cấp phép.

- Quy trình giải quyết thủ tục cấp phép thủ công, chưa có cơ sơ dữ liệu để phục vụ xác minh, kiểm tra nên hiệu quả giải quyết thủ tục hành chính của cán bộ làm công tác cấp phép bị hạn chế.

PHẦN III. ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP THAY THẾ THỦ TỤC CẤP PHÉP VÀ MIỄN, GIẢMPHÍ, LỆ PHÍ ĐỐI VỚI PHƯƠNG TIỆN THỦY NỘI ĐỊA VÀO, RỜI CẢNG BIỂN, CẢNG, BẾNTHỦY NỘI ĐỊA, KHU NEO ĐẬU

 **1. Đề xuất**

 1.1. Bãi bỏ thủ tục hành chính cấp phép phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu (không bao gồm: các phương tiện mang cấp VR-SB; thủy phi cơ; phương tiện thủy xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh).

Việc cấp phép cho phương tiện mang cấp VR-SB; thủy phi cơ, phương tiện thủy xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thực hiện theo quy định pháp luật hàng hải như đối với tàu biển.

1.2. Cắt giảm khoản thu lệ phí cấp phép phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và phí trọng tàu phương tiện tương ứng với các loại phương tiện thủy nội địa được bãi bỏ thủ tục, cụ thể như sau:

- Căn cứ ý kiến chỉ đạo của Lãnh đạo Bộ, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam xây dựng Đề án miễn giảm thu phí, lệ phí các phương tiện thủy nội địa mang cấp SI, SII theo quy định tại Nghị định số 120/2016/NĐ-CP, Nghị định số 82/2023/NĐ-CP báo cáo Bộ Xây dựng khi trình sửa đổi Thông tư số 248/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 của Bộ Tài chính, cụ thể:

*"Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao có trách nhiệm:*

*a) Tiếp nhận đề nghị của tổ chức thu phí, lệ phí thuộc quản lý ngành, lĩnh vực quản lý, thẩm định và có văn bản gửi Bộ Tài chính, để Bộ Tài chính xây dựng trình cấp có thẩm quyền ban hành (hoặc ban hành theo thẩm quyền) văn bản quy định mức thu, nộp, miễn, giảm, quản lý và sử dụng các khoản phí, lệ phí trong Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí."*

*"Đề án thu phí, lệ phí: Phương thức cung cấp dịch vụ, thu phí, lệ phí hiện nay; dự kiến mức thu, căn cứ xây dựng giảm mức thu; đối tượng chịu phí, lệ phí; mức miễn, giảm phí, lệ phí; dự toán thu, chi các tổ chức thu sau khi giảm phí, lệ phí; tỷ lệ để lại sau khi giảm thu phí, lệ phí; đánh giá tác động của người nộp phí; hiệu quả thu phí, lệ phí"*

- Dự kiến phương án giảm phí, lệ phí:

+ Đối tượng giảm: Phương tiện thủy nội địa mang cấp đăng kiểm SI, SII theo như đề xuất tại mục 1.1 của Đề án;

+ Loại phí giảm: Phí trọng tải (lượt vào, lượt rời) từ 165 đồng/tấn trọng tải toàn phần/lượt xuống 0 đồng/tấn trọng tải toàn phần/lượt.

+ Loại lệ phí giảm: Lệ phí ra, vào cảng, bến thủy nội địa theo biểu mức thu lệ phí ban hành kèm theo Thông tư số 248/2016/TT-BTC xuống 0 đồng/chuyến.

+ Giữ nguyên mức thu Phí trình báo đường thủy nội địa; không đề xuất bổ sung việc quy định mức thu đối với phí luồng, lạch đường thủy nội địa ban hành kèm theo danh mục Luật Phí và lệ phí.

**2. Giải pháp thay thế**

***2.1. Đối với các cơ quan quản lý nhà nước***

2.1.1. Quản lý hoạt động của phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thông qua việc lập và triển khai Kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa trên cơ sở tiếp nhận thông báo thông tin về phương tiện hoạt động từ Chủ cảng biển, cảng, bến, khu neo đậu. Kế hoạch điều động phương tiện được đăng tải công khai trên Trang thông tin của cơ quan, đơn vị. Nguồn thông tin lập Kế hoạch điều động gồm:

- Tiếp nhận Thông báo kế hoạch điều độ phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu từ chủ cảng, bến, khu neo đậu trước 16 giờ hàng ngày để lập và triển khai kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa; trường hợp có thay đổi, phải thông báo lại cho cơ quan quản lý nhà nước.

- Nội dung thông báo gồm: *Thông tin về phương tiện thủy nội địa: Số đăng ký; Thời gian vào cảng biển, cảng, bến, khu neo đậu; cảng rời cuối cùng, cảng đến kế tiếp, Thông tin về hàng hóa hoặc số lượng hành khách trên phương tiện.*

- Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý: cơ quan quản lý nhà nước xây dựng hệ thống điện tử cho chủ cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu qua ứng dụng hoặc cổng thông tin trực tuyến; tích hợp hệ thống thiết bị giám sát hành trình và nhận dạng tự động AIS nhằm giám sát hành trình theo thời gian thực.

 Hệ thống thông tin quản lý kế hoạch điều động tàu thuyền: nhằm đảm bảo công tác quản lý nhà nước đối với phương tiện thủy nội địa và phục vụ công tác hậu kiểm sau khi cắt, giảm thủ tục vào rời cảng, bến thủy nội địa, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam dự kiến xây dựng phần mềm quản lý kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu như sau:

+ Chức năng chính của phần mềm: (1) Cho phép Chủ cảng đăng nhập và khai báo kế hoạch tàu ra/vào cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu; (2) Kết nối và chia sẻ thông tin với các phần mềm nghiệp vụ do các Cảng vụ hang hải/đường thủy nội địa thuộc Cục và Cảng vụ nội địa địa phương quản lý để thực hiện ban hành kế hoạch tàu ra/vào và thực hiện kiểm tra, giám sát.

Hiện nay, Các cảng vụ địa phương chưa có phần mềm nghiệp vụ quản lý kế hoạch tàu ra/vào, cần xây dựng trong thời gian tới.

 + Kinh phí: Dự kiến đưa vào Dự án đầu tư công trung hạn đường thủy nội địa do Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam đang triển khai.

+ Thời gian hoàn thành: Phần mềm hệ thống thông tin kế hoạch điều động tàu: Dự kiến năm 2025.

Các phần mềm nghiệp vụ của Cảng vụ: sử dụng nghuồn kinh phí của Cảng vụ và yêu cầu hoàn thành trong năm 2026.

Trên cơ sở thông tin tiếp nhận từ chủ cảng, bến, khu neo đậu, cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành lập và triển khai Kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa và đăng tải công khai Kế hoạch điều động phương tiện trên Trang thông tin của cơ quan, đơn vị. Kế hoạch điều động phương tiện của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành là cơ sở để các cơ quan liên quan phối hợp trong công tác quản lý và kiểm tra trong quá trình hành trình của phương tiện.

2.1.2. Ứng dụng công nghệ thông tin: Cơ quan quản lý nhà chuyên ngành quản lý hoạt động, hành trình phương tiện thông qua việc nhận dạng, định vị, chia sẻ thông tin giữ các tàu và bờ (thông qua hệ thống nhận dạng tự động AIS) và xác định vị trí, tốc độ, hướng tàu (thông qua thiết bị giám sát hành trình).

2.1.2.1. So sánh các Công nghệ quản lý giám sát hành trình phương tiện

Để thực hiện giám sát hành trình phương tiện thủy nội địa, trên thế giói hhiện áp dụng 02 công nghệ phổ biến, bao gồm: (i) Hệ thống nhận dạng tự động AIS và (ii) thiết bị giám sát hành trình GPS. So sánh 2 giải pháp và đánh giá khả năng áp dụng trên phương tiện thủy như sau:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tiêu chí so sánh** | **Hệ thống nhận dạng tự động AIS** | **Thiết bị giám sát hành trình GPS (TBGSHT)** |
| Định nghĩa và mục đích | AIS là một hệ thống liên lạc tự động, hoạt động trên các kênh tần số VHF hàng hải quốc tế, được thiết kế chuyên dụng với mục đích cốt lõi gồm: - Tăng cường an toàn hàng hải, phòng tránh va chạm giữa các tàu, Trao đổi thông tin nhận dạng, vị trí, hướng, tốc độ giữa các phương tiện thủy với nhau và với các trạm quản lý trên bờ (VTS). - AIS giúp nâng cao nhận thức tình huống cho người điều khiến phương tiện và là công cụ hỗ trợ đắc lực cho các cơ quan quản lý hàng hải.  | TBGSHT là một hệ thống điện tử sử dụng kết hợp công nghệ định vị vệ tỉnh (GPS) và mạng thông tin di động mặt đất (GSM/GPRS). Mục đích chính của giải pháp là phục vụ công tác quản lý và giám sát phương tiện từ xa. Hệ thống này tập trung vào việc cung cấp dữ liệu vị trí, tốc độ, lịch sử hành trình cho chủ sở hữu hoặc nhà quản lý thông qua một máy chủ trung tâm và các ứng dụng phần mềm hoặc web.TBGSHT không được thiết kế ban đầu cho mục đích an toàn hàng hải hay liên lạc trực tiếp giữa các phương tiện để tránh va chạm. |
| Nguyên lý và công nghệ truyền thông | AIS hoạt động trên băng tần VHF hàng hải. AIS sử dụng công nghệ đa truy cập phân chia theo thời gian tự tô chức hoặc TDMA, cho phép nhiều thiết bị AIS trong cùng khu vực tự động chia sẻ các khe thời gian trên cùng kênh tần số để phát bản tin của mình một cách hiệu quả, tránh xung đột dữ liệu. Dữ liệu vị trí và thời gian được lấy từ bộ thu GPS tích hợp hoặc bên ngoài. Cơ chế hoạt động là quảng bá (broadcast), nghĩa là mọi thiết bị AIS trong tầm phủ sóng VHF đều có thể nhận trực tiếp thông tin từ các thiết bị AIS khác mà không cần qua trạm trung gian. | TBGSHT sử dụng bộ thu GPS để nhận tín hiệu từ các vệ tinh định vị toàn cầu, xác định tọa độ, vận tốc, và thời gian. Sau đó, dữ liệu này được truyển về một máy chủ trung tâm thông qua mạng dì động mặt đất (GSM/GPRS) bằng cách sử dụng SIM card và các giao thức Internet như TCP/IP, UDP, HTTР.Việc truyền dữ liệu này phụ thuộc vào sự có mặt và chất lượng của sóng di động tại vị trí của thiết bị, thông qua các trạm thu phát sóng gốc (BTS) của nhà mạng di động. Mô hình hoạt động là Client-Server, dữ liệu từ thiết bị (client) được gửi lên máy chủ (server) và không có sự trao đổi thông tin trực tiếp giữa các thiết bị TBGSHT trên các phương tiện khác nhau. |
|  Thành phần chính và yêu cầu lắp đặt | Một hệ thống AIS hoàn chỉnh bao gồm: bộ thu phát VHF (transceiver), bộ xử lý trung tâm, bộ thu GPS (thường tích hợp sẵn), anten VHF chuyên dụng, và kết nối hiển thị (có thể là màn hình AIS riêng, màn hình đa chức năng MFD, hải đồ điện tử ECDIS, hoặc Radar). Yêu cầu lắp đặt quan trọng là anten VHF phải được đặt ở vị trí cao, thoáng, không bị che chăn bởi cấu trúc thượng tầng của tàu để tối đa hóa tầm phủ sóng VHF. Hệ thống cần nguồn điện ổn định từ tàu để hoạt động. | TBGSHT thường có dạng một “hộp đen” nhỏ gọn, tích hợp các module chính gồm: module GPS, module GSM/GPRS, bộ vi xử lý, bộ nhớ trong để lưu trữ dữ liệu tạm thời hoặc lịch sử, khe cắm SIM card, và đôi khi có pin dự phòng nhỏ. Anten GPS và GSM thường nhỏ gọn, có thể được tích hợp bên trong vỏ hộp hoặc là anten ngoài kích thước nhỏ. Thiết bị có thể có các cổng kết nối mở rộng để nhận tín hiệu từ các cảm biến khác (nhiên liệu, nhiệt độ, trạng thái cửa,...). Việc lắp đặt thường đơn giản hơn AIS, thường được thực hiện bên trong cabin hoặc khu vực kín đáo trên phương tiện. |
| Dữ liệu truyền/nhận | AIS truyền một tập hợp dữ liệu rất phong phú và được chuẩn hóa quốc tế, bao gồm: - Dữ liệu tĩnh: Mã nhận dạng hàng hải di động (MMSI), tên tàu, hỗ hiệu, số IMO (nếu có), loại tàu, kích thước (chiều dài, chiều rộng). Thông tin này được cài đặt và ítthay đổi. - Dữ liệu động: Vị trí chính xác (tọa độ Lat/Lon), tốc độ tức thời so với mặt đất (SOG), hướng di chuyển so với mặt đất (COG), tốc độ quay trở (ROT), trạng thái hành hải (ví dụ: đang chạy máy, neo đậu, bị hạn chế khả năng điều động...). Dữ liệu này được cập nhật rất thường xuyên, từ vài giây đến vài phút tùy thuộc vào tốc độ và trạng thái hoạt động của tàu. - Dữ liệu liên quan đến hành trình: Điểm đến dự kiến, thời gian dự kiến đến (ETA), mớn nước hiện tại, loại hàng hóa (đặc biệt là hàng nguy hiểm). | TBGSHT chủ yểu tập trung truyền các dữ liệu cơ bản về trạng thái và vị trí của phương tiện về máy chủ: - Vị trí địa lý (tọa độ GPS). Vận tốc di chuyển. Hướng di chuyển.- Trạng thái hoạt động (dừng, chạy, trạng thái động cơ bật/tắt - nếu có kết nối). - Thông tin quãng đường đã đi.- Thời gian hoạt động, thông tin về lái xe (nếu có đầu đọc thẻ). - Dữ liệu từ các cảm biến tùy chọn (nếu được lắp đặt). Hệ thống lưu trữ lịch sử hành trình chi tiết trên máy chủ để người quản lý có thể xem lại và xuất báo cáo. Tuy nhiên, nó không truyền các thông tin nhận dạng hàng hải chuân (MMSI, IMO), kích thước tàu, trạng thái hành hải chi tiết, hay thông tin về hàng hóa, điểm đến theo cách thức chuẩn hóa và chia sẻ rộng rãi như AIS. |
| Khả năng tương tác và tích hợp hệ thông | AIS có khả năng tương tác rất cao:- Tương tác trực tiếp Tàu-với-Tàu (Ship-to-Ship): Đây là tính năng cốt lõi. Các tàu trang bị AIS trong phạm vi phủ sóng VHF có thể “nhìn thấy” thông tin (vị trí, hướng đi, tốc độ, định danh...) của nhau trực tiếp trên màn hình hiển thị theo thời gian thực, giúp thuyền trưởng đưa ra quyết định tránh va sớm. - Tương tác Tàu-với-Bờ (Ship-to-Shore): Tàu có thể trao đổi thông tin với các trạm AIS đặt trên bờ (Base Stations) và các hệ thống quản lý giao thông hàng hải (VTS), giúp cơ quan chức năng giám sát, điều phối lưu lượng và cung cấp các cảnh báo cần thiết. - Tích hợp hệ thống: Dữ liệu AIS được thiết kế để dễ dàng tích hợp với các hệ thống hàng hải quan trọng khác trên tàu như Radar (hiển thị mục tiêu AIS chồng lớp lên hình ảnh radar), ECDIS (hiển thị tàu khác trên hải đồ điện tử), VDR (bộ ghi dữ liệu hành trình), thông qua các giao thức truyền dữ liệu hàng hải tiêu chuẩn. | TBGSHT hoạt động tương đối độc lập và không có khả năng tương tác trực tiếp giữa các thiết bị: - Không tương tác trực tiếp: Thiết bị trên phương tiện này không thể “nói chuyện” hay trao đổi dữ liệu trực tiếp với thiết bị trên phương tiện khác. Mọi thông tin đều phải đi qua máy chủ trung tâm.- Luồng dữ liệu một chiều: Dữ liệu chủ yếu được gửi một chiều từ thiết bị trên phương tiện về máy chủ của nhà cung cấp dịch vụ. Người dùng (chủ phương tiện, nhà quản lý) truy cập thông tin này thông qua kết nỗi Internet (web hoặc ứng dụng di động). - Khả năng tích hợp hạn chế: Việc tích hợp dữ liệu từ TBGSHT với các hệ thống khác (ngoài nền tảng của nhà cung cấp) thường phức tạp hơn và không theo các chuẩn hàng hải quốc tế. |
| Tiêu chuẩn kỹ thuật và chứng nhận | Thiết bị AIS phải tuân thủ một loạt các tiêu chuẩn quốc tế rất nghiêm ngặt do Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMÔ), Liên minh Viễn thông Quốc tế (ITU-R), và Ủy ban Kỹ thuật Điện Quốc tế (IEC) ban hành.  | TBGSHT chủ yểu phải tuân thủ các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia liên quan đến thiết bị giám sát hành trình cho phương tiện giao thông tại Việt Nam.  |
| Vùng phủ, Độ tin cậy và vấn đề che chắn | Tầm hoạt động hiệu quả của AIS phụ thuộc vào sóng VHF, vốn truyền theo đường thắng (line-of-sight). Tầm phủ điển hình giữa hai tàu là khoảng 20-40 hải lý, và xa hơn khi liên lạc với trạm bờ (do anten tram bờ thường cao hơn). Độ tin cậy của tín hiệu VHF khá cao trong phạm vi phủ sóng và ít bị ảnh hưởng bởi điều kiện thời tiết xấu như mưa, sương mù. Tuy nhiên, điểm yếu cố hữ u là tín hiệu VHF rất dễ bị chặn bởi các vật cản vật lý như đồi núi, nhà cao tầng, công trình lớn ven sông, hoặc khi tàu đi vào các khúc cua hẹp, khuất của luồng lạch. Điều này làm giảm đáng kể hiệu quả giám sát ở các khu vực đường thủy nội địa có địa hình phức tạp. Giải pháp AIS vệ tỉnh (S-AIS) có thể cung cấp vùng phủ toàn cấu nhưng thường có độ trể cao hơn và chi phí lớn. | Hiệu quả hoạt động của TBGSHT phụ thuộc hoàn toàn vào vùng phủ sóng của mạng di động GSM/GPRS của nhà cung cấp dịch vụ viễn thông (tức là sự hiện diện của các trạm BTS). Ưu điểm lớn nhất trong bối cảnh đường thủy nội địa là mạng di động thường có độ phủ tốt hơn dọc theo các tuyến sông, kênh rạch đi qua khu dân cư hoặc khu vực có hạ tầng viễn thông phát triển. Sóng di động có khả năng xuyên qua hoặc nhiễu xạ quanh vật cản tốt hơn sóng VHF ở một mức độ nhất định, và sự hiện diện dày đặc của các trạm BTS giúp duy trì kết nối ngay cả khi không có đường nhìn thẳng trực tiếp. Điều này giúp khắc phục đáng kể vấn đề bị che chắn tín hiệu mà AIS gặp phải. Tuy nhiên, nhược điểm là độ tin cậy sẽ thấp ở các vùng sâu, vùng xa, khu vực núi non hiểm trở, hoặc các vùng nước xa bờ nơi không có trạm BTS phủ sóng. Chất lượng tín hiệu và tốc độ truyền dữ liệu cũng có thể bị ảnh hưởng bởi mật độ người dùng trong một khu vực, điều kiện thời tiết khắc nghiệt hoặc địa hình che khuất trạm BTS. |
| Môi trường và điều kiện hoạt động | Thiết bị AIS được thiết kế và chế tạo đặc biệt để chịu đựng môi trường biển khắc nghiệt: khả năng chống ẩm ướt cao, chống ăn mòn do hơi muối, chịu được rung lắc mạnh, hoạt động ổn định trong dải nhiệt độ rộng, và có khả năng chống nước theo các tiêu chuẩn IP (Ingress Protection). Chúng phải đáp ứng các yêu cầu thử nghiệm môi trường nghiêm ngặt của tiêu chuẩn IEC 60945. | TBGSHT thường được thiết kế để lắp đặt bên trong cabin ô tô hoặc các vị trí được che chăn, nơi môi trường hoạt động ít khắc nghiệt hơn nhiều so với trên boong tàu hoặc trong buồng máy. Do đó, khả năng chống nước, chống rung, chống ăn mòn và chịu đựng nhiệt độ khắc nghiệt của chúng thường kém hơn đáng kể so với thiết bị hàng hải chuyên dụng. Các thiết bị này không được kiểm định và chứng nhận theo tiểu chuẩn môi trường hàng hải như IEC 60945. |
| Ưu điểm | - Là hệ thống chuẩn quốc tế, chuyên dụng cho an toàn và quản lý hàng hải. - Cung cấp khả năr.g tương tác trực tiếp tàu-tàu và tàu bờ, hỗ trợ tránh va hiệu quả. - Dữ liệu phong phú, chuẩn hóa, tích hợp tốt với các hệ thống hàng hải khác trên tàu. - Độ tin cậy cao trong phạm vi phủ sóng VHF không bị che chắn. Cung cấp thông tin chi tiết về báo hiệu hàng hải, hỗ trợ điều động. | Chi phí thiết bị và lắp đặt thường thấp hơn đáng kể so với AIS. Thiết bị nhỏ gọn, lắp đặt đơn giản. Khả năng khắc phục vấn đề che chắn sóng tốt hơn AIS tại nhiều khu vực đường thủy nội địa nhờ vùng phủ rộng của mạng GSM/BTS. Dữ liệu vị trí, hành trình được cập nhật liên tục (khi có sóng) về máy chủ, giúp chủ phương tiện dễ dàng theo dõi từ xa qua Internet/úng dụng. Có thể tích hợp bản đồ số chỉ tiết. |
| Nhược điểm | |- Giá thành đầu tư ban đầu và chi phí vận hành thường cao hơn. - Vùng phủ sóng bị giới hạn bởi đường truyền thẳng (line-of-sight) của séng VHF, rất dễ bị ảnh hưởng bởi địa hình, nhà cửa, cầu cống ven sông, đặc biệt trên các luồng hẹp, quanh co. Yêu cầu lắp đặt anten đúng chuẩn để đảm bảo hiệu quả. | - Không phải là hệ thống an toàn hàng hải theo chuẩn quốc tế, không hỗ trợ tương tác trực tiếp tàu-tàu để tránh va. - Hoạt động hoàn toàn phụ thuộc vào sóng di động GSM/GPRS; sẽ không hoạt động ở những nơi không có sóng hoặc sóng yểu. - Độ bền và khả năng chống chịu với môi trường sông nước không được thiết kế tối uu như thiết bị hàng hải chuyên dụng. - Dữ liệu không được chuẩn hóa và chia sẻ rộng rãi cho mục đích quản lý giao thông hoặc an toàn chung như AIS. |

2.1.2.2. So sánh về sự phù hợp khi áp dụng của giải pháp giám sát hành trình GPS với các luồng đường thủy:

Như đã phân tích trong bảng so sánh, điểm yếu lớn nhất của công nghệ AIS khi áp dụng trên đường thủy nội địa chính là sự hạn chế của sóng VHF truyền thẳng. Các tuyến sông, kênh rạch thường có đặc điểm:

- Quanh co, khúc khuỷu: Tầm nhìn thẳng giữa các phương tiện hoặc giữa phương tiện và trạm bờ thường xuyên bị giới hạn.

- Nhiều vật cản ven bờ: Nhà cửa, cây cối, đổi núi, các công trình xây dựng (cầu, kè, nhà máy...) dọc bờ sông có thể dễ dàng chặn tín hiệu VHF.

- Luồng lạch hẹp: Tàu thuyền di chuyển trong các luồng hẹp có thể bị che khuất bởi chính bờ kênh hoặc các phương tiện lớn

Trong những điều kiện này, tín hiệu AIS có thể bị gián đoạn hoặc mất hoàn toàn, làm giảm hiệu quả giám sát và cảnh báo an

Giải pháp sử dụng mạng GSM (TBGSHT) lại tỏ ra có lợi thế hơn trong các tình huống này vì:

 - Hạ tầng BTS rộng khắp: Mạng lưới các trạm thu phát sóng di động (BTS) được xây dựng để phục vụ nhu cầu liên lạc mặt đất, thường có độ phủ rất tốt tại các khu vực có dân cư, bao gồm cả các khu vực dọc theo nhiều tuyến đường thủy nội địa. Các trạm BTS này tạo thành một mạng lưới dày đặc. chất của

- Truyền sóng không phụ thuộc hoàn toàn vào tầm nhìn thẳng: Mặc dù sóng di động cũng bị suy hao bởi vật cản, nhưng bản ủa mạng di động với nhiều trạm BTS và khả năng chuyển tiếp tín hiệu giúp thiết bị có nhiều cơ hội “nhìn thấy” và kết nối được với một trạm BTS nào đó, ngay cả khi không có đường truyền thẳng tuyệt đối. Sóng di động cũng có khả năng nhiễu xạ (uốn cong) quanh các vật cản ở mức độ nhất định tốt hơn.

- Kết nối gián tiếp qua máy chủ: Dữ liệu từ TBGSHT không cần truyền trực tiếp đến tàu khác hay trạm VTS gần đó, mà chỉ cần truyền được đến trạm BTS gần nhất, sau đó dữ liệu sẽ theo hạ tầng mạng viễn thông để về máy chủ trung tâm. Điều này giúp giảm yêu cầu về đường truyền thẳng trực tiếp tại vị trí của phương tiện.

Do đó, tại các đoạn sông, kênh bị che khuất nơi sóng AIS gặp khó khăn, khả năng rất cao là thiết bị TBGSHT vẫn có thể kết nối được với mạng GSM thông qua một trạm BTS nào đó và gửi dữ liệu vị trí về trung tâm. Đây chính là ưu thế quan trọng giúp giải pháp GSM có thể cung cấp khả năng giám sát liên tục hơn trong điều kiện địa hình phức tạp của đường thủy nội địa so với AIS. Tuy nhiên, cần nhấn mạnh lại rằng đây chỉ là ưu thế về mặt duy trì kết nối để giám sát vị trí. Giải pháp GSM không thay thế được vai trò của AIS trong việc đảm bảo an toàn hàng hải thông qua tương tác trực tiếp và tích hợp hệ thống theo chuẩn quốc tế.

2.1.3. Phương án đề xuất**:** Với các ưu, nhược điểm giữa các công nghệ nêu trên, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam đề xuất sử dụng thiết bị giám sát hành trình GPS quản lý hành trình phương tiện thủy nội địa.

2.1.4. Phương án triển khai

Dự kiến phương án xây dựng, quản lý vận hành trung tâm dữ liệu và xây dựng khung pháp lý như sau:

*- Phần mềm trung tâm thu thập, tổng hợp, quản lý thông tin hành trình phương tiện:* Đề xuất Bộ Xây dựng giao Vishipel xây dựng và quản lý trung tâm dữ liệu trung tâm quản lý, thông tin hành trình phương tiện trên phạm vi cả nước và thực hiện chia sẻ thông tin với các địa phương và cơ quan liên quan (Cục HHĐT Việt Nam, Cảng vụ Hàng hải, Cảng vụ đường thủy thuộc Cục HHĐT Việt Nam, Cảng vụ đường thủy địa phương, Cảnh sát đường thủy).

*- Chủ phương tiện có trách nhiệm lắp đặt thiết bị phát tín hiệu GPS.*

* *Xây dựng khung pháp lý*

+ Bổ sung quy định phương tiện lắp đặt thiết bị phát tín hiệu giám sát hành trình GPS: Hiện nay, chưa có quy định các phương tiện lắp đặt thiết bị phát tín hiệu giám sát hành trình GPS. Do vậy, đề nghị giao Cục Đăng kiểm Việt Nam bổ sung quy định về lắp đặt thiết bị GPS trên phương tiện thủy nội địa trong quy chuẩn quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy.

+ Phương án vận hành trung tâm dữ liệu: Đề xuất giao Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam ký hợp đồng với Vishipel cung cấp dịch vụ quản lý, vận hành trung tâm dữ liệu.

+ Định mức kinh tế kỹ thuật, tiêu chí giám sát, kiểm tra, nghiệm thu dịch vụ: Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam có trách nhiệm xây dựng và trình Bộ Xây dựng ban hành định mức kinh tế kỹ thuật, tiêu chí giám sát, kiểm tra, nghiệm thu dịch vụ vận hành trung tâm dữ liệu.

Ngày 06/6/2025, tại văn bản số 4977/VPCP-CN Văn phòng Chính phủ đã truyền đạt ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà về đề xuất xây dựng văn bản QPPL quy định về thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh trên phương tiện giao thông, trong đó, Phó Thủ tướng đồng ý chủ trương xây dựng văn bản QPPL.

Cục Hàng hải và Đường thuỷ Việt Nam đề xuất bổ sung trong nội dung Dự thảo Nghị định Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường thủy nội địa, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa, trong đó quy định: *“Dịch vụ giám sát phương tiện thuỷ nội địa (vận hành trung tâm dữ liệu) là dịch vụ sự nghiệp công lĩnh vực đường thuỷ nội địa được sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên và nguồn vốn hợp pháp khác. Bộ Xây dựng quy định và tổ chức thực hiện việc giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp dịch vụ nhận dạng tự động phương tiện thuỷ nội địa; Quy định tiêu chí giám sát, kiểm tra, nghiệm thu dịch vụ nhận dạng tự động phương tiện thuỷ nội địa theo quy định.”*

Nghị định dự kiến có hiệu lực trong năm 2026.

2.1.5. Mô hình kỹ thuật

*Mô hình kiến trúc tổng quan giải pháp giám sát phương tiện thuỷ nội địa*

Hệ thống được xây dựng theo mô hình các thiết bị đầu cuối (thiết bị giám sát) gửi dữ liệu trực tiếp về máy chủ trung tâm thông qua mạng viễn thông di động.

*a. Thành phần hệ thống*

* *Thiết bị giám sát hành trình (hộp đen):*
	+ Thiết bị giám sát (hộp đen) được lắp đặt trên phương tiện thủy nội địa, nhận dữ liệu vị trí từ vệ tinh GPS và truyền dữ liệu về trung tâm thông qua mạng di động GSM.
	+ Các thành phần chính của hộp đen gồm:
		- Bộ thu GPS: Xác định chính xác vị trí, tốc độ và hướng di chuyển của tàu dựa trên Hệ thống định vị toàn cầu (GPS).
		- Module GSM/GPRS: Gửi dữ liệu đã thu thập về máy chủ trung tâm bằng SIM và sóng di động (phù hợp với các nhà mạng hiện có tại Việt Nam – Viettel, VNPT, Mobifone,…)
		- Vi điều khiển (CPU): “Bộ não” xử lý, đóng gói dữ liệu và điều khiển hoạt động của thiết bị.
		- Bộ nhớ trong: Lưu trữ dữ liệu hành trình khi tàu đi vào vùng mất sóng, sau đó gửi lại khi có kết nối.
		- Nguồn và Pin dự phòng: Lấy điện từ tàu và có pin riêng để hoạt động tạm thời hoặc gửi cảnh báo khi mất điện.
		- Vỏ bảo vệ: Chống nước, chống ăn mòn để bảo vệ thiết bị trong môi trường biển.
* *Trung tâm dữ liệu (TTDL):*
	+ *Hardware* bao gồm: hạ tầng máy chủ, hệ thống lưu trữ dung lượng lớn (bao gồm cả lưu trữ nóng và lạnh), hệ thống trang thiết bị an toàn an ninh mạng, băng thông mạng tốc độ cao, được triển khai các giải pháp cân bằng tải, dự phòng nóng (High Availability - HA) và khôi phục sau thảm họa (Disaster Recovery - DR).
	+ *Software* bao gồm các hệ thống phần mềm với các tính năng chính: (1) Hệ thống phần mềm, dịch vụ cho phép tiếp nhận, xử lý, tổng hợp, lưu trữ dữ liệu GSM và AIS từ hệ thống trạm thu và thiết bị hộp đen gửi về; (2) Hệ thống phần mềm giám sát chất lượng; (3) Hệ thống phần mềm cung cấp dịch vụ cho người dùng cuối trên nền GIS;
	+ *Database* bao gồm (1) hệ thống cơ sở dữ liệu lớn lưu trữ toàn bộ dữ liệu GSM và AIS trên toàn hệ thống; (2) Hệ thống cơ sở dữ liệu giám sát chất lượng trạm thu; (3) hệ thống cơ sở dữ liệu quản lý cung cấp dịch vụ cho người dùng cuối.
	+ *Nền tảng tích hợp LGSP*: được triển khai tại TTDL với vai trò chính là quản lý các giao diện lập trình ứng dụng (API), kết nối và chia sẻ dữ liệu theo chuẩn,…
* *Người dùng cuối*: Bao gồm nhiều nhóm đối tượng với nhu cầu truy cập và khai thác dữ liệu khác nhau như: Bộ Xây dựng; Cục HHĐTVN; TCT BĐATHHVN; các CQQLNN có nhu cầu sử dụng hệ thống;

*b. Luồng dữ liệu thu thập, xử lý và hiển thị dữ liệu*

Hệ thống hoạt động liên tục, tự động và có tính thời gian thực cao, bắt đầu từ việc thu thập thông tin trên tàu cho đến khi hiển thị cho người dùng cuối. Quá trình này có thể được chia thành 5 bước chính như sau:

* *Bước 1: Thu thập dữ liệu vị trí tại phương tiện*
	+ Thiết bị giám sát hành trình (hộp đen) được lắp đặt trên tàu được trang bị module GPS chủ động dò và nhận tín hiệu từ các vệ tinh định vị toàn cầu (GPS) bay quanh Trái Đất. Để có được vị trí chính xác, thiết bị cần nhận được tín hiệu từ ít nhất 3-4 vệ tinh.
	+ Hộp đen tính toán và xác định được một tập hợp dữ liệu thô bao gồm: kinh độ, vĩ độ, tốc độ di chuyển, hướng di chuyển, và thời gian chính xác theo chuẩn quốc tế (UTC).
* *Bước 2: Đóng gói và truyền dữ liệu qua mạng di động*
	+ Bộ vi xử lý của hộp đen lấy dữ liệu thô từ module GPS, đóng gói các dữ liệu này cùng với mã định danh duy nhất của thiết bị thành một “bản tin” (data packet) theo một định dạng được chuẩn hóa (ví dụ: JSON).
	+ Sử dụng thẻ SIM tích hợp với hộp đen để kết nối vào mạng di động (qua GPRS/3G/4G) của các nhà mạng như Vietel/ Mobifone/ Vinaphone… và chủ động đẩy bản tin này qua Internet đến một địa chỉ IP (hoặc tên miền) của máy chủ tại TTDL đã được cấu hình sẵn.
* *Bước 3: Tiếp nhận và xác thực tại Trung tâm dữ liệu*
	+ LGSP hoạt động như một “người gác cổng”, tiếp nhận yêu cầu kết nối và bản tin dữ liệu từ thiết bị.
	+ Hệ thống sẽ kiểm tra thông tin xác thực (ví dụ: API key, token) đi kèm với bản tin để đảm bảo đây là một thiết bị hợp lệ trong hệ thống, chống lại việc gửi dữ liệu giả mạo.
	+ Mọi lượt truy cập, dù thành công hay thất bại, đều được ghi lại (logging) để phục vụ việc giám sát và chẩn đoán lỗi.
* *Bước 4: Xử lý, phân tích và lưu trữ*
	+ Phân tích (Parsing): Phần mềm lõi đọc nội dung bản tin, bóc tách các thông tin riêng lẻ (tọa độ, tốc độ, mã thiết bị, thời gian...).
	+ Làm giàu dữ liệu (Enrichment): Hệ thống có thể bổ sung thêm các thông tin ngữ cảnh, ví dụ như từ mã thiết bị suy ra được tên tàu, chủ tàu, loại tàu...
	+ Lưu trữ (Storage): Dữ liệu sạch và có cấu trúc sẽ được ghi vào cơ sở dữ liệu chuyên dụng, được tối ưu cho việc lưu trữ và truy vấn dữ liệu theo thời gian thực.
* *Bước 5: Cung cấp và hiển thị cho người dùng cuối*
	+ Người dùng đăng nhập vào ứng dụng giám sát trên máy tính hoặc điện thoại.
	+ Ứng dụng gửi yêu cầu đến máy chủ tại TTDL để truy vấn dữ liệu vị trí của các tàu mà người dùng được phép xem.
	+ Máy chủ truy vấn cơ sở dữ liệu, lấy ra thông tin mới nhất và trả về cho ứng dụng.

*c. Kết hợp với hệ thống AIS hiện có của Vishipel, Cảng vụ hàng hải*******

Để có được một bức tranh toàn cảnh và đầy đủ nhất về hoạt động giao thông thủy, giải pháp tối ưu là kết hợp dữ liệu từ công nghệ GSM (cho phương tiện thủy nội địa) với dữ liệu từ hạ tầng AIS sẵn có (cho phạm vi ven biển, hoạt động quốc tế) với các yêu cầu kỹ thuật như sau:

*i) Nguyên tắc và mục tiêu*

* Nguyên tắc: Tận dụng tối đa hạ tầng thu nhận AIS đã có. Giải pháp tập trung vào việc triển khai thiết bị giám sát GSM cho các phương tiện chưa được phủ sóng và tích hợp hai nguồn dữ liệu này tại trung tâm dữ liệu.
* Mục tiêu: Xóa bỏ hoàn toàn “vùng mù” trong công tác giám sát bằng cách tạo ra một hệ thống duy nhất, có khả năng hiển thị đồng thời cả phương tiện thủy nội địa (sử dụng GSM) và tàu biển (sử dụng AIS) trên cùng một nền tảng bản đồ số.

*ii) Kiến trúc tích hợp*

Kiến trúc của giải pháp hợp nhất này vận hành với hai luồng thu nhận dữ liệu song song, cùng hội tụ tại Trung tâm dữ liệu của Vishipel.

* Luồng dữ liệu GSM:
	+ Các phương tiện được trang bị hộp đen giám sát hành trình.
	+ Thiết bị nhận tín hiệu vị trí từ GPS và truyền dữ liệu về TTDL Vishipel thông qua mạng viễn thông di động (Viettel, Mobifone, Vinaphone…).
* Luồng dữ liệu AIS:
	+ Dữ liệu AIS được phát qua sóng VHF và được thu nhận bởi mạng lưới các trạm thu AIS ven biển hiện có của Vishipel, Cảng vụ hàng hải, Tổng Cty BĐATHH Việt Nam.
	+ Dữ liệu từ các trạm thu này được tổng hợp và chuyển về TTDL Vishipel.

Tại TTDL Vishipel, cả hai nguồn dữ liệu sau khi đi qua lớp tích hợp WSO2 sẽ được xử lý, chuẩn hóa và lưu trữ trong cùng một cơ sở dữ liệu.

*iii) Lợi ích của giải pháp hợp nhất*

* Cung cấp một “bức tranh” giao thông hoàn chỉnh trên cả đường biển và đường thủy nội địa. Người quản lý có thể giám sát mọi phương tiện đã được trang bị thiết bị trên *một giao diện duy nhất*, loại bỏ việc phải chuyển đổi giữa các hệ thống khác nhau.
* Bằng cách tận dụng hạ tầng AIS quốc gia đã được đầu tư trước đó, giải pháp này giúp tiết kiệm chi phí đáng kể, chỉ tập trung nguồn lực vào việc trang bị thiết bị GSM cho các đối tượng còn lại.
* Nâng cao an toàn và hiệu quả điều phối: Việc giám sát được cả tàu biển và phương tiện thủy nội địa giúp tăng cường khả năng điều phối tại các khu vực giao thoa như cửa sông, luồng vào cảng, giảm thiểu nguy cơ va chạm. Công tác tìm kiếm cứu nạn cũng trở nên hiệu quả hơn khi có thể huy động và theo dõi đồng thời nhiều loại phương tiện.

Nền tảng dữ liệu Trung tâm: Tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan (Cục HHĐTVN, TCT BĐATHHVN, các đơn vị quản lý đường thủy nội địa...) đều khai thác dữ liệu từ một nguồn duy nhất, đảm bảo tính nhất quán, chính xác và kịp thời.

2.1.3. Tăng cường công tác phối hợp liên ngành giữa các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành và các cơ quan liên quan; kiểm tra an toàn phương tiện; giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, người lái phương tiện; ứng dụng kiểm tra, quản lý thông tin qua VNEID để kiểm tra thông tin phương tiện và thuyền viên, người lái phương tiện.

- Cảnh sát giao thông đường thủy: kiểm tra khi phương tiện hành trình trên sông, kênh, tuyến đường thủy nội địa.

- Biên phòng cửa khẩu: kiểm tra hoạt động của phương tiện trong phạm vi được giao.

- Các lực lượng Thanh tra: kiểm tra hoạt động của phương tiện trong phạm vi được giao.

- Phối hợp với Sở Xây dựng và chính quyền địa phương rà soát, điều chỉnh quy hoạch cảng, bến phù hợp với năng lực hạ tầng và luồng tuyến thủy nội địa.

2.1.4. Xây dựng cơ sở dữ liệu về phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện

- Xây dựng cơ sở dữ liệu để quản lý kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa; quản lý phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện và phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu trong phạm vi cả nước; quản lý phương tiện và thuyền viên, người lái phương tiện thông qua cơ sở dữ liệu phương tiện và thuyền viên, người lái phương tiện; đồng bộ với dữ liệu của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Cục Đăng kiểm Việt Nam, Cảng vụ và các đơn vị liên quan;

- Phối hợp với lực lượng Cảnh sát giao thông và Biên phòng thiết lập cơ chế chia sẻ dữ liệu hành trình, trạng thái đăng kiểm và vi phạm giữa các đơn vị;

- Liên thông với cơ sở dữ liệu đăng kiểm và hệ thống quản lý kiểm tra an toàn để phát hiện phương tiện không đủ điều kiện hoạt động;

- Xây dựng và nâng cấp phần mềm quản lý, Trang thông tin của đơn vị.

2.1.5. Tăng cường kiểm tra và xử lý vi phạm:

- Tổ chức kiểm tra đột xuất tại cảng, bến hoặc trên tuyến hành trình nhằm phát hiện kịp thời hành vi vi phạm;

Nghiên cứu quản lý phương tiện theo tiêu chí rủi ro và mức độ tuân thủ thông qua bộ tiêu chí đánh giá rủi ro đối với phương tiện dựa trên các yếu tố về loại tàu, tải trọng, tuổi tàu, tình trạng kỹ thuật, kinh nghiệm thuyền viên và điều kiện tuyến hành trình, trên cơ sở đó, áp dụng các chế độ kiểm tra, giám sát phù hợp để tối ưu hóa hiệu quả kiểm soát và nâng cao an toàn.

- Rà soát, sửa đổi mức phạt vi phạm hành chính theo hướng tăng nặng, áp dụng thêm các biện pháp áp dụng bổ xung như đình chỉ hoạt động, thu hồi chứng chỉ đối với trường hợp tái phạm để tăng tính răn đe và tự giác của người dân, doanh nghiệp.

2.1.6. Rà soát, sửa đổi các văn bản quy phạm pháp luật liên quan

- Rà soát, bổ sung quy định chặt chẽ về yêu cầu, điều kiện đối với phương tiện hoạt động vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và trong quá trình hoạt động hành trình của phương tiện;

- Rà soát, sửa đổi bổ sung trách nhiệm của chủ phương tiện hoặc thuyền viên hoặc người lái phương tiện và chủ cảng, bến, khu neo đậu;

- Rà soát, sửa đổi các quy định về xử phạt vi phạm hành chính theo hướng tăng mức xử phạt của chủ phương tiện đối với các hành vi vi phạm về trách nhiệm của chủ phương tiện trong việc đảm bảo an toàn khi tham gia giao thông đường thủy nội địa.

- Rà soát, sửa đổi quy định của Bộ Tài chính về mức phí, lệ phí đối với hoạt động phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, xây dựng Đề án sửa Thông tư của Bộ Tài chính theo hướng đưa mức phí trọng tải, lệ phí cấp phép khi không thực hiện cấp phép thủ tuc phương tiện thủy nội địa về bằng 0 đồng.

- Rà soát, sửa đổi các văn bản quy phạm pháp luật liên quan khác.

(*Danh mục văn bản quy phạm pháp luật cần sửa đổi theo Phụ lục*)

***2.2 Đối với chủ cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu***

- Thực hiện thông báo kế hoạch điều độ phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu từ chủ cảng, bến, khu neo đậu trước 16 giờ hàng ngày để lập và triển khai kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa; trường hợp có thay đổi, phải thông báo lại cho cơ quan quản lý nhà nước;

- Khuyến khích xây dựng phần mềm quản lý việc lập kế hoạch điều độ phương tiện vào, rời cảng biển, cảng bến thủy nội địa, khu neo đậu và chia sẻ dữ liệu với các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành;

- Thực hiện báo cáo, cập nhật số liệu thống kê về lượt phương tiện, sản lượng hàng hóa, hành khách thông qua cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu theo định kỳ và khi có yêu cầu của cơ quan quản lý nhà nước.

- Khuyến khích lắp đặt camera có đường truyền kết nối, chia sẻ tín hiệu đến cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành được giao nhiệm vụ, kết hợp tăng cường chủ động công tác tự kiểm tra, giám sát tại cảng, bến, khu neo đậu.

- Duy trì hoạt động an toàn của cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, các thiết bị neo đậu phương tiện và báo hiệu đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu;

- Thực hiện nghiêm các quy định của pháp luật và chịu trách nhiệm với việc sắp xếp vị trí cho phương tiện vào, rời cảng, bảo đảm an toàn và bảo vệ môi trường.

***2.3 Đối với thuyền viên, người lái phương tiện***

- Neo đậu phương tiện tại nơi do chủ cảng, bến sắp xếp và tuân thủ các yêu cầu theo nội quy của cảng, bến;

- Duy trì hoạt động của thiết bị nhận dạng tự động trên phương tiện theo quy định;

- Riêng đối với đối tượng là phương tiện chở khách, phuong tiện vận chuyển hàng nguy hiểm: trường hợp phương tiện chở khách, yêu cầu thuyền viên, người lái phương tiện chở hành khách lập danh sách hành khách (Tên tàu, Họ và tên, Ngày và nơi sinh, Số hộ chiếu (đối với người nước ngoài) hoặc Số định danh cá nhân/Số căn cước) và mang theo trong quá trình hành trình phương tiện; trường hợp phương tiện vận chuyển hàng nguy hiểm, yêu cầu thuyền viên, người lái phương tiện mang theo Giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm theo quy định để phục vụ công tác kiểm tra, giám sát khi được yêu cầu.

**3.** **Đánh giá tác động của giải pháp**

***3.1. Tác động tích cực***

*3.1.1. Về chủ trương, chính sách cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến sản xuất, kinh doanh*

- Phù hợp với tinh thần của Nghị quyết số 66/NQ-CP ngày 26/3/2025 của Chính phủ về Chương trình cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh năm 2025 và 2026, cắt giảm thủ tục hành chính cũng như giảm chi phí, thời gian thực hiện thủ tục hành chính cho người dân, doanh nghiệp, đặc biệt là các đối tượng kinh doanh vận tải đường thủy nội địa.

- Phù hợp với tinh thần của Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân, nhằm tạo môi trường kinh doanh thông thoáng, minh bạch, ổn định, an toàn, dễ thực thi, chi phí thấp, đạt chuẩn quốc tế, bảo đảm khả năng cạnh tranh khu vực, toàn cầu.

*3.1.2. Về kinh tế - xã hội*

- Giảm thiểu các chi phí cho người dân và doanh nghiệp trong hoạt động sản xuất, kinh doanh

Theo ước tính, một năm, số lượt thủ tục hành chính có thể cắt giảm khi bãi bỏ thủ tục hành chính cấp phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa cho phương tiện (không bao gồm phương tiện vận tải qua biên giới, phương tiện mang cấp VR-SB, thủy phi cơ) trong 01 năm là 750.000 lượt thực hiện TTHC, theo thống kê, ước đạt mỗi lượt thủ tục hành chính được bãi bỏ thủ tục sẽ tiết kiệm được khoảng 80.000 đồng tiền phí trọng tải (tạm tính đối với phương tiện có trọng tải <500 tấn, mức thu 165 đồng/ tấn), như vậy, một năm, các doanh nghiệp có thể tiết kiệm khoảng 61,5 tỷ đồng tiền phí, lệ phí phải nộp (chưa bao gồm chi phí đi lại, thuê nhân công thực hiện thủ tục).

Theo phản ánh của một số doanh nghiệp kinh doanh vận tải thủy[[8]](#footnote-8), khoản chi phí đi lại, thuê nhân công thực hiện thủ tục hiện nay ở các doanh nghiệp chiếm tỷ lệ lớn, mức chi này có thể lên tới hàng chục triệu đồng mỗi tháng (chiếm 5% doanh thu của mỗi chuyến vận chuyển) cho việc thuê nhà xưởng, di chuyển giữa các địa điểm làm thủ tục; chi phí phát sinh cho việc duy trì hoạt động của phương tiện trong trường hợp phải chờ mức nước của sông (đặc biệt là vùng Đồng bằng sông Cửu Long).

Chi phí tiết kiệm trong việc thực hiện thủ tục hành chính của của người dân, doanh nghiệp là cơ hội để người dân, doanh nghiệp có thêm điều kiện đầu tư và hoạt động sản xuất, kinh doanh.

Theo thống kê, có khoảng 1.860 doanh nghiệp tư nhân vận tải, kho bãi đường thủy được tạo điều kiện thuận lợi hơn cho hoạt động doanh nghiệp.

- Giảm thiểu chi phí phát sinh cho các cơ quan quản lý trong việc trao đổi thông tin phục vụ công tác quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa.

*3.1.3. Tăng cường công tác quản lý nhà nước, phối hợp liên ngành*

- Hạn chế tình trạng phát sinh tham nhũng, tiêu cực, đồng thời, góp phần cắt giảm chi phí hoạt động cho bộ máy, tổ chức thực thi nhiệm vụ, phù hợp với chủ trương tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả của nước ta trong tình hình mới.

- Chấm dứt sự bất bình đẳng trong mức thu, chế độ thu phí, lệ phí cho phương tiện thủy nội địa vào rời cảng biển và cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.

*3.1.4. Tăng cường công tác quản lý về an toàn giao thông đường thủy, bảo vệ môi trường.*

*3.1.5. Thúc đẩy ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số trong hoạt động vận tải thuỷ nội địa.*

Là cơ sở pháp lý quan trọng để xây dựng cơ chế quản lý, vận hành, khai thác, kết nối và chia sẻ cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa, đảm bảo tính thống nhất, chặt chẽ trong công tác quản lý nhà nước về giao thông đường thủy. Xác định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường thủy của các cơ quan quản lý nhà nước góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa.

***3.2. Hạn chế***

*3.2.1. Tác động về kinh tế*

- Nhà nước phải đảm bảo nguồn kinh phí để xây dựng, duy trì, đảm bảo điều kiện hoạt động liên tục, thông suốt của hệ thống cơ sở dữ liệu giao thông đường thủy nội địa gồm cơ sở dữ liệu chuyên ngành và các hệ thống tiếp nhận thông tin nhận dạng phương tiện, hoạt động khai thác, chia sẻ thông tin trên môi trường điện tử.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: việc quy định về cơ sở dữ liệu, việc thu thập, quản lý, khai thác cơ sở dữ liệu cũng đòi hỏi phải rà soát, sửa đổi, bổ sung, thay thế một số văn bản quy phạm pháp luật có liên quan để đảm bảo tính thống nhất của hệ thống pháp luật.

- Doanh nghiệp vận tải phải lắp đặt trang, thiết bị giám sát, theo dõi hành trình, hệ thống định vị GPS, hệ thống thông tin liên lạc VHF trên phương tiện.

- Ngân sách nhà nước bị giảm thu do việc giảm thu các loại phí trọng tải, lệ phí ra, vào cảng bến thủy nội địa đối với các phương tiện SI, SII xuống 0 đồng.

*3.2.2. Tác động về xã hội, tổ chức bộ máy, nhân sự*

- Hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa có khó khăn trong quá trình hậu kiểm, khi phương tiện đang trong hành trình, các cơ quan, người có thẩm quyền kiểm tra, phát hiện hành vi vi phạm, đặc biệt là hành vi chở quá tải trọng quy định.

- Các cơ quan quản lý nhà nước cần có phương án sắp xếp lại nhân sự đang được giao thực hiện trực tiếp thủ tục hành chính tại trung ương và địa phương.

**PHẦN IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

**1. Công tác tổ chức thực hiện chung**

- Tuyên truyền, phổ biến: Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ thực hiện xây dựng nội dung tuyên truyền liên quan đến nội dung Đề án tới các cơ quan, tổ chức và người dân có liên quan nhằm thu thập thông tin, phản hồi và tạo sự đồng thuận, nhất trí cao của dư luận.

- Rà soát, hoàn thiện hệ thống cơ sở pháp lý triển khai thực hiện: Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam thực hiện rà soát các văn bản quy phạm pháp luật liên quan, nghiên cứu, đề xuất sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế cho phù hợp, báo cáo Bộ Xây dựng ban hành hoặc đề nghị ban hành theo thẩm quyền (*theo Phụ lục gửi kèm*).

 - Kiểm tra, thanh tra, giám sát tình hình thực hiện: Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam và các cơ quan liên quan trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ thực hiện công tác kiểm tra, thanh tra, giám sát tình hình thi hành theo quy định.

 **2. Nguồn lực thực hiện**

***2.1 Kinh phí thực hiện***: Được bố trí từ nguồn kinh phí do ngân sách Nhà nước cấp.

***2.2 Sắp xếp nhân sự, tổ chức bộ máy***

- Tại các cơ quan quản lý trung ương: nhiệm vụ làm thủ tụccấp phép cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến, khu neo đậu và thu phí, lệ phí đối với phương tiện thủy nội địa chiếm một phần nhỏ trong tổng số các nhiệm vụ được giao. Mặt khác, thời gian lực lượng cảng vụ viên thực hiện công tác cấp phép, làm thủ tục và thu phí chỉ mất khoảng 05-10 phút /1 lượt phương tiện nhưng thời gian lực lượng Cảng vụ viên thực hiện công tác kiểm tra điều kiện an toàn của phương tiện thủy khi vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu trước khi cấp phép chiếm thời gian cao hơn rất nhiều khoảng 60 phút - 90 phút/1 lượt phương tiện. Đồng thời, theo phương án đề xuất tại Đề án, khi bãi bỏ thủ tục cấp phép vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành cần đẩy mạnh hoạt động kiểm tra an toàn phương tiện trước khi rời cảng, bến. Do vậy, khi bãi bỏ thủ tục cấp phép vào, rời cảng, bến cho phương tiện thủy nội địa, mức độ ảnh hưởng về thời gian làm việc của công chức, viên chức, người lao động tại vị trí "*Chuyên viên về quản lý phương tiện và người lái*" không lớn, do đó, vị trí việc làm này vẫn cần thiết, nhân sự giữ vị trí việc làm tiếp tục được rà soát, bố trí tăng cường cho công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông thông qua công tác kiểm tra phương tiện, đảm bảo trật tự, an toàn giao thông cho các phương tiện lưu thông trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia.

- Tại các cơ quan quản lý địa phương: Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chủ động rà soát, tổ chức bộ máy, sắp xếp hệ thống nhân sự phù hợp, đảm bảo đủ điều kiện thực hiện hiệu quả công tác kiểm tra phương tiện, đảm bảo trật tự, an toàn giao thông cho các phương tiện lưu thông trên tuyến đường thủy nội địa địa phương.

- Các cơ quan, đơn vị ở trung ương và địa phương tăng cường công tác đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực trong tiếp nhận và thực hiện các nhiệm vụ mới.

**3. Tiến độ thực hiện**

- Thời gian trình phê duyệt Đề án: tháng 8/2025.

- Thời gian rà soát, điều chỉnh các quy định pháp luật liên quan: dự kiến hoàn thiện trong Quý III, IV/2025.

- Thời gian triển khai: Dự kiến từ ngày 01/01/2026.

 **4. Kiến nghị**

 Trên cơ sở những phân tích của Đề án, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam kiến nghị:

 4.1. Bãi bỏ thủ tục hành chính cấp phép phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu (không bao gồm: phương tiện mang cấp VR-SB, thủy phi cơ; phương tiện thủy xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh).

 4.2. Rà soát, sửa đổi, bổ sung các quy định về trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước, chủ cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, cá nhân, doanh nghiệp tham gia hoạt động vận tải thủy trong việc lắp đặt các trang thiết bị giám sát, theo dõi hành trình; xây dựng cơ sở dữ liệu dùng chung về quản lý phương tiện và người lái, quản lý phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa.

 4.3. Rà soát, sửa đổi, bổ sung các quy định về xử phạt vi phạm hành chính tương ứng với những điều chỉnh trong quy định về cấp phép cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu; tăng mức xử phạt của chủ phương tiện đối với hành vi vi phạm về trách nhiệm của chủ phương tiện trong việc đảm bảo an toàn khi tham gia giao thông đường thủy nội địa.

4.4. Xây dựng phương án bố trí, sắp xếp công chức, viên chức, người lao động cho phù hợp khi tổ chức triển khai thực hiện đề án, trong đó, cần tập trung nghiên cứu, đề xuất giải pháp hỗ trợ công chức, viên chức, người lao động, đảm bảo tính nhân đạo, nhân văn.

4.5. Xây dựng Đề án giảm thu phí, lệ phí trình Bộ Xây dựng đề xuất Bộ Tài chính kèm dự thảo sửa đổi Thông tư số 248/2016/TT-BTC để Bộ Tài chính ban hành áp dụng thực hiện từ 01/01/2026.

 PHẦN V. PHỤ LỤC

 - Phụ lục 1. Danh mục văn bản quy phạm pháp luật cần sửa đổi, bổ sung theo đề xuất tại dự thảo Đề án.

 - Phụ lục 2. Thống kê số thu phí, lệ phí đối với phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa khu neo đậu.

**Phụ lục 1. DANH MỤC VB QPPL CẦN SỬA ĐỔI, BỔ SUNG THEO ĐỀ XUẤT TẠI DỰ THẢO ĐỀ ÁN**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên văn bản** | **Nội dung quy định cần sửa đổi, bổ sung** | **Đề xuất phương án sửa đổi, bổ sung** | **Cơ quan chủ trì** | **Lộ trình thực hiện** |
| 1 | Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa | **Điều 50. Thủ tục phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa**1. Phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa phải làm thủ tục để được cấp giấy phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa.2. Trước khi phương tiện, thủy phi cơ vào, rời cảng, bến thủy nội địa, người làm thủ tục thông báo về phương tiện (số đăng ký), thời gian sẽ vào, rời cảng, bến thủy nội địa và loạihàng hóa hoặc số lượng hành khách cho Cảng vụ biết. Thông báo bằng tin nhắn, điện thoại hoặc hình thức khác. Thuyền trưởng, người lái phương tiện chỉ được đưa phương tiện, thủy phi cơ vào, rời cảng, bến thủy nội địa khi có đồng ý của Cảng vụ. Thời gian thông báo như sau:a) Trước 02 giờ đối với phương tiện vận tải hàng hóa;b) Trước 01 giờ đối với phương tiện vận tải hành khách, thủy phi cơ.3. Thủ tục phương tiện, thủy phi cơ vào, rời cảng, bến thủy nội địa được thực hiện trực tiếp, thực hiện bằng thủ tục điện tử hoặc các hình thức khác theo quy định.4. Phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa phải nộp phí, lệ phí theo quy định.5. Quy định về thủ tục phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu tại Nghị định này không áp dụng đối với phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh. | Sửa đổi, bổ sung theo hướng bãi bỏ các quy định về thủ tục cho phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng, bến thủy nội địa | Bộ Xây dựng chủ trì soạn thảo | Theo Chương trình xây dựng văn bản QPPL năm 2025 của Bộ Xây dựng, dự kiến trình Chính phủ tháng 7/2025. |
|  |  | **Điều 51. Hình thức, thời gian, địa điểm làm thủ tục phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa**1. Hình thức làm thủ tục phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoàivào, rời cảng, bến thủy nội địaa) Nộp, trình giấy tờ trực tiếp tại Cảng vụ;b) Thủ tục điện tử thông qua Cổng thông tin điện tử của Bộ Giao thông vận tải (phương tiện, tàu biển vận tải nội địa, thủy phi cơ);c) Thủ tục điện tử áp dụng cơ chế một cửa quốc gia (phương tiện, tàu biển xuất, nhập cảnh, phương tiện thủy nước ngoài);d) Thủ tục điện tử thông qua Cơ chế một cửa Asean;đ) Hình thức khác theo quy định của pháp luật.2. Thời gian làm thủ tục: trong thời gian 30 phút, kể từ khi nhận đủ giấy tờ theo quy định, trừ tàu biển và phương tiện thủy nước ngoài.3. Địa điểm làm thủ tục bằng thình thức nộp, trình giấy tờ trực tiếp đối với phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài làm thủ tục tại văn phòng của Cảng vụ hoặc tại cảng, bến hoặc có thể trên phương tiện (trong trường hợp đối với phương tiện đến từ khu vực dịch bệnh liên quan đến người, động vật, thực vật).4. Quy trình thủ tục điện tử áp dụng cơ chế một cửa quốc gia và thủ tục điện tử thông qua Cơ chế một cửa Asean thực hiện theo quy định của pháp luật liên quan. |  |  |  |
|  |  | **Điều 52. Hồ sơ cấp giấy phép vào cảng, bến thủy nội địa đối với phương tiện, thủy phi cơ**1. Người làm thủ tục nộp giấy tờ sau:a) Giấy phép rời cảng, bến thủy nội địa, trừ trường hợp làm thủ tục điện tử;b) Danh sách hành khách (đối với phương tiện vận tải hành khách).2. Người làm thủ tục xuất trình bản chính giấy tờ sau:a) Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện, thủy phi cơ (hoặc bản sao có xác nhận của tổ chức tín dụng trường hợp phương tiện đang cầm cố, thế chấp);b) Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện;c) Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, người lái phương tiện;d) Sổ danh bạ thuyền viên (nếu có);đ) Hợp đồng vận chuyển hoặc hóa đơn xuất kho hoặc giấy vận chuyển hàng hóa;e) Bảo hiểm trách nhiệm dân sự (đối với phương tiện thuộc diện bắt buộc phải có bảo hiểm trách nhiệm dân sự);g) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đối với thủy phi cơ;h) Giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, phương án vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng (trường hợp phương tiện vận tải hàng hóa nguy hiểm, hàng hóa siêu trường, siêu trọng).3. Người kiểm tra phải trả giấy tờ quy định tại khoản 2 Điều này cho người làm thủ tục sau khi kiểm tra, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.4. Giấy tờ quy định tại khoản 2 Điều này đã lưu trên cơ sở dữ liệu điện tử thì người làm thủ tục không phải xuất trình. |  |  |  |
|  |  | **Điều 53. Hồ sơ cấp giấy phép rời cảng, bến thủy nội địa đối với phương tiện, thủy phi cơ**1. Người làm thủ tục nộp, xuất trình các giấy tờ sau:a) Giấy tờ phải nộp: danh sách hành khách (đối với phương tiện vận tải hành khách);b) Giấy tờ phải xuất trình: hợp đồng vận chuyển hoặc giấy vận chuyển hoặc phiếu xuất hàng hóa; giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, người lái phương tiện nếu có thay đổi so với khi phương tiện vào cảng, bến thủy nội địa.2. Đối với phương tiện đóng mới, hoán cải, sửa chữa khi hạ thủy để hoạt động, chủ phương tiện hoặc chủ cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện phải xuất trình cho Cảng vụ các giấy tờ sau:a) Biên bản kiểm tra xác nhận phương tiện đủ điều kiện để hoạt động của Cơ quan Đăng kiểm;b) Phương án bảo đảm an toàn giao thông khi hạ thủy phương tiện do chủ cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phương tiện lập. |  |  |  |
|  |  | **Điều 54. Kiểm tra, cấp giấy phép phương tiện, thủy phi cơ vào, rời cảng, bến thủy nội địa**1. Người làm thủ tục có thể lựa chọn một trong các hình thức quy định tại khoản 1 Điều 51 Nghị định này để làm thủ tục cho phương tiện, thủy phi cơ vào, rời cảng, bến thủy nội địa và theo quy định sau:a) Trường hợp thực hiện trực tiếp tại địa điểm làm thủ tục, người làm thủ tục nộp, xuất trình giấy tờ quy định tại Điều 52, Điều 53 Nghị định này cho Cảng vụ;b) Trường hợp làm thủ tục điện tử, người làm thủ tục cung cấp giấy tờ quy định tại Điều 52, Điều 53 Nghị định này trên phần mềm điện đử (do người làm thủ tục lựa chọn).2. Kiểm tra giấy tờ thuyền viên, phương tiệna) Trường hợp tiếp nhận giấy tờ trực tiếp từ người làm thủ tục, Cảng vụ kiểm tra sự phù hợp của giấy tờ theo quy định;b) Trường hợp tiếp nhận giấy tờ qua thủ tục điện tử, Cảng vụ chỉ kiểm tra trên cơ sở dữ liệu mà không kiểm tra trực tiếp giấy tờ của phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện, nếu phát hiện có sai sót thì kiểm tra trực tiếp.3. Kiểm tra phương tiệna) Cảng vụ kiểm tra phương tiện trên cơ sở giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện;b) Nếu phát hiện có vi phạm thì Cảng vụ thông báo, xử lý và hướng dẫn người làm thủ tục có biện pháp khắc phục, thay đổi bảo đảm đúng quy định.4. Phương tiện, thủy phi cơ được cấp giấy phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa khi bảo đảm các điều kiện theo quy định tại Nghị định này.5. Phương tiện được cấp phép rời cảng, bến thủy nội địa vẫn neo tại vùng nước cảng, bến thủy nội địa quá 24 giờ thì phải đổi lại giấy phép rời cảng, bến thủy nội địa để điều chỉnh thời gian rời cảng, bến thủy nội địa.6. Giấy phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa có thể là bản giấy hoặc giấy phép điện tử. Giấy phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa của phương tiện, thủy phi cơ theo Mẫu số 37, Mẫu số 38 tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này.7. Giấy phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa do Cảng vụ đường thủy nội địa cấp và giấy phép rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa do Cảng vụ Hàng hải cấp được lưu trữ bằng giấy hoặc điện tử. Thời gian lưu trữ giấy phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa bằng giấy là 02 năm, kể từ ngày phát hành. Hết thời hạn lưu trữ, Cảng vụ, Cảng vụ Hàng hải có trách nhiệm hủy giấy phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa. |  |  |  |
| 2 | Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải, đã được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 74/2023/NĐ-CP ngày 11/10/2023 và Nghị định số 34/2025/NĐ-CP 25/02/2025. | **Điều 72. Thủ tục tàu thuyền nhập cảnh, xuất cảnh, vào, rời cảng biển và hoạt động trong vùng biển Việt Nam**2. Phương tiện thủy nội địa làm thủ tục vào, rời cảng biển thực hiện theo quy định tại Mục 5 Chương này, trừ trường hợp quy định tại khoản 3 và khoản 5 Điều này. | Sửa đổi, bổ sung theo hướng bãi bỏ các quy định về thủ tục cho phương tiện thủy nội địa, thủy phi cơ vào cảng biển | Bộ Xây dựng chủ trì soạn thảo |  |
|  | **Điều 99. Thủ tục cho phương tiện thủy nội địa vào cảng biển**Thủ tục cho phương tiện thủy nội địa vào cảng biển, trừ phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB, thực hiện như sau:1. Địa điểm làm thủ tục: Trụ sở chính hoặc văn phòng đại diện của Cảng vụ hàng hải.2. Trước khi phương tiện vào cảng biển hoặc sau khi vào neo đậu an toàn, người làm thủ tục nộp, xuất trình Cảng vụ hàng hải đủ các giấy tờ, tài liệu sau:a) Giấy tờ phải nộp (bản chính), mỗi loại 01 bản, bao gồm (các mẫu văn bản được quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này): Bản khai chung (đối với phương tiện thủy nội địa) theo Mẫu số 59, Danh sách thuyền viên (đối với phương tiện thủy nội địa) theo Mẫu số 60, Danh sách hành khách (đối với phương tiện chở khách) theo Mẫu số 61, Giấy phép rời cảng;b) Giấy tờ phải xuất trình (bản chính): Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa; Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện; Sổ Danh bạ thuyền viên; Bằng hoặc Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, người lái phương tiện.3. Chậm nhất 30 phút kể từ khi người làm thủ tục đã nộp và xuất trình đủ các giấy tờ theo quy định tại khoản 2 Điều này Cảng vụ hàng hải hoàn thành thủ tục. Trường hợp không hoàn thành thủ tục phải trả lời và nêu rõ lý do. |
|  |  | **Điều 100. Thủ tục cho phương tiện thủy nội địa rời cảng biển**Thủ tục cho phương tiện thủy nội địa rời cảng biển, trừ phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB, thực hiện như sau:1. Địa điểm làm thủ tục: Trụ sở chính hoặc Văn phòng đại diện của Cảng vụ hàng hải.2. Trước khi phương tiện rời cảng biển người làm thủ tục nộp, xuất trình Cảng vụ hàng hải đủ các giấy tờ, tài liệu dưới đây (các mẫu văn bản được quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này):a) Bản khai chung (đối với phương tiện thủy nội địa) theo Mẫu số 59;a1) Danh sách thuyền viên (nếu có thay đổi) theo Mẫu số 60;b) Danh sách hành khách (nếu có thay đổi) theo Mẫu số 61;c) Giấy tờ liên quan đến những thay đổi so với giấy tờ quy định tại điểm b khoản 2 Điều 99 Nghị định này (nếu có);d) Chứng từ xác nhận việc nộp phí, lệ phí, tiền phạt hoặc thanh toán các khoản nợ theo quy định của pháp luật (nếu có).3. Chậm nhất 30 phút kể từ khi người làm thủ tục đã nộp và xuất trình đủ các giấy tờ theo quy định tại khoản 2 Điều này Cảng vụ hàng hải cấp Giấy phép rời cảng biển đối với phương tiện thủy nội địa theo Mẫu số 62 quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này.4. Trường hợp phương tiện thủy nội địa vào cảng biển và lưu lại trong khoảng thời gian không quá 72 giờ, không bốc, dỡ hàng hóa, không đón, trả hành khách và giấy tờ, tài liệu khi làm thủ tục rời cảng không thay đổi so với khi đến thì được làm thủ tục vào, rời vào lúc rời cảng.5. Trường hợp phương tiện thủy nội địa được cấp Giấy phép rời cảng nhưng vẫn lưu lại vùng nước cảng quá 24 giờ, kể từ thời điểm phương tiện được phép rời cảng thì phải làm lại thủ tục rời cảng biển theo quy định tại Điều này. | Sửa đổi, bổ sung theo hướng bãi bỏ các quy định về thủ tục cho phương tiện thủy nội đị rời cảng biển | Bộ Xây dựng chủ trì soạn thảo | Theo Chương trình xây dựng văn bản QPPL năm 2025 của Bộ Xây dựng, dự kiến trình Chính phủ tháng 7/2025. |
| 3 | Nghị định số 139/2021/NĐ-CP ngày 31/12/2021 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa | **Điều 3. Thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính** 4. Các hành vi vi phạm được xác định là đã kết thúc và thời điểm chấm dứt hành vi vi phạm như sau:đ) Vi phạm quy định về thông báo vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và không có giấy phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu của phương tiện, thủy phi cơ tại điểm e khoản 1 Điều 21, khoản 3 và điểm a, điểm c khoản 5 và khoản 6 Điều 31 Nghị định này sau khi phương tiện, thủy phi cơ đã vào, rời, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu; | Trên cơ sở quy định pháp luật về nội dung, rà soát, sửa đổi, bổ sung các hành vi vi phạm và mức xử phạt cho phù hợp | Bộ Xây dựng chủ trì soạn thảo | Tháng 12/2025 |
|  |  | **Điều 31. Vi phạm quy định về hoạt động của phương tiện, thủy phi cơ trong phạm vi cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu**5. Xử phạt vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm của thủy phi cơ như sau:c) Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với hành vi không có giấy phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.6. Xử phạt vi phạm hành chính đối với hành vi không có giấy phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu hoặc không có lệnh điều động theo quy định như sau:…. |  |  |  |
|  |  | **Điều 42. Phân định thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính**4. Thanh tra Sở Giao thông vận tải trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, trách nhiệm được giao có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi vi phạm quy định tại các điểm, khoản, điều của Nghị định như sau:c) Điều 31; khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4 và khoản 5 Điều 32; Điều 33; Điều 34; Điều 35; Điều 36; Điều 37; Điều 38; Điều 39; Điều 40; Điều 41.8. Bộ đội Biên phòng trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, trách nhiệm được giao có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm quy định tại các điểm, khoản, điều của Nghị định này, cụ thể như sau:b) Khoản 3 Điều 30; khoản 1 Điều 31;9. Cảnh sát biển trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, trách nhiệm được giao có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm quy định tại các điểm, khoản, điều của Nghị định này, cụ thể như sau:b) Khoản 1 Điều 31; |  |  |  |
|  |  | Sửa đổi, bổ sung quy định mức phạt đối với các hành vi vi phạm về trách nhiệm của chủ phương tiện trong việc bảo đảm an toàn khi tham gia giao thông đường thủy nội địa. |  |  |  |
| 4 | Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT ngày 14/9/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ Đường thủy nội địa (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 61/2024/TT-BGTVT ngày 19/12/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải) | Điều 4. Nhiệm vụ và quyền hạn1. Quy định nơi neo đậu cho phương tiện thủy nội địa (sau đây viết tắt là phương tiện), tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài trong vùng nước cảng, bến, khu neo đậu.2. Kiểm tra việc thực hiện quy định của pháp luật trong phạm vi của cảng, bến, khu neo đậu về: an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường đối với phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài; giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, người lái phương tiện và danh bạ thuyền viên; thiết bị xếp, dỡ hàng hóa, giấy chứng nhận, chứng chỉ của người điều khiển thiết bị xếp dỡ hàng hóa theo quy định.3. Cấp giấy phép hoặc lệnh điều động cho phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài ra, vào cảng, bến, khu neo đậu theo quy định. Không cho phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài ra, vào cảng, bến, khu neo đậu khi cảng, bến, khu neo đậu hoặc phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài không bảo đảm điều kiện an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường hoặc cảng, bến, khu neo đậu không đủ điều kiện hoạt động theo quy định của pháp luật. | Sửa đổi, bổ sung theo hướng bãi bỏ các quy định về nhiệm vụ, quyền hạn trong giải quyết thủ tục cho phương tiện thủy nội địa, thủy phi cơ vào, rời cảng, bến thủy nội địa | Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam chủ trì soạn thảo trình Bộ trưởng Bộ Xây dựng  | Theo Chương trình xây dựng văn bản năm 2025 của Bộ Xây dựng, dự kiến tháng 6/2025 trình Bộ trưởng ký ban hành |
| 5 | Thông tư số 19/2021/TT-BGTVT ngày 14/9/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ hàng hải (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 03/2025/TT-BGTVT ngày 09/01/2025) | Điều 4. Nhiệm vụ và quyền hạn2. Về quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý được giao:b) Cấp phép, giám sát tàu thuyền đến, rời, hoạt động tại cảng biển và khu vực quản lý; không cho phép tàu thuyền đến, rời, hoạt động tại cảng biển và khu vực quản lý khi không có đủ điều kiện về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải, phòng chống cháy nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên |
| 6 | Thông tư số 248/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 của Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí áp dụng tại cảng, bến thủy nội địa | **Điều 4. Mức thu** 1. Mức thu phí, lệ phí áp dụng tại cảng, bến thủy nội địa như sau:…2. Đối với tàu biển vào, ra cảng bến thủy nội địa phải chịu phí, lệ phí (bao gồm cả phí bảo đảm hàng hải) theo Biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải do Bộ Tài chính ban hành.3. Trường hợp trong cùng một chuyến đi, phương tiện vào, ra nhiều cảng bến thủy nội địa thuộc cùng một đại diện Cảng vụ quản lý chỉ phải chịu một lần phí, lệ phí theo quy định tại Khoản 1 Điều này.4. Phương tiện vào, ra cảng, bến không nhằm mục đích bốc dỡ hàng hóa, không nhận trả khách áp dụng mức thu phí trọng tải bằng 70% (bảy mươi phần trăm) mức thu phí trọng tải quy định tại Khoản 1 Điều này.5. Đối với các phương tiện không phải là phương tiện chở hàng hóa được quy đổi khi tính phí trọng tải như sau:a) Phương tiện chuyên dùng: 01 mã lực hoặc sức ngựa tương đương với 01 tấn trọng tải toàn phần;b) Phương tiện chở khách: 01 giường nằm tương đương với 06 ghế hành khách hoặc tương đương với 6 tấn trọng tải toàn phần; 01 ghế hoặc 01 hành khách tương đương với 01 tấn trọng tải toàn phần;c) Đối với đoàn lai: tính bằng tổng trọng tải toàn phần của các phương tiện bị lai;d) Đối với tàu thủy ra, vào cảng, bến để sửa chữa, phá dỡ hoặc hạ thủy: tính bằng 50% trọng tải lớn nhất ghi trong giấy chứng nhận của cơ quan đăng kiểm;đ) Trọng tải sau khi quy đổi là tấn: Phần lẻ dưới 0,5 tấn không tính, từ 0,5 tấn trở lên tính trong là 01 tấn;e) Đối với phương tiện chở chất lỏng: 1 m3 được tính tương đương là 01 tấn tải trọng toàn phần;g) Đối với thủy phi cơ: 01 mã lực (HP,CV) tính bằng 0,5 GT và 01 GT bằng 1,5 tấn trọng tải toàn phần.  | - Xây dựng Đề án miễn giảm thu phí, lệ phí, sửa đổi Thông tư số 248/2016/TT-BTC;- Sửa đổi, bổ sung theo hướng đưa mức phí trọng tải, lệ phí cấp phép khi không thực hiện cấp phép thủ tuc phương tiện thủy nội địa về bằng 0 đồng. | Bộ Tài chính | Theo tiến độ được giao tại Đề án  |
| 7 | Thông tư số 17/2018/TT-BGTVT ngày 09/4/2018 của Bộ Giao thông vận tải quy định quản lý và khai thác thông tin nhận dạng tự động của tàu thuyền. | Quy định quản lý và khai thác thông tin nhận dạng tự động của tàu thuyền được quy định phải lắp đặt thiết bị AIS hoạt động trong vùng nước cảng biển, tuyến vận tải ven biển, tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo và vùng nước cảng, bến thủy nội địa, đường thủy nội địa nằm trong phạm vi thu nhận bản tin AIS của trạm bờ AIS. | Sửa đổi, bổ sung theo hướng quy định cụ thể đối tượng, chủng loại, quy cách trang thiết bị cần lắp đặt và việc quản lý, vận hành các trang, thiết bị. | Bộ Xây dựng | Theo tiến độ được giao tại Đề án |
| 8 | Thông tư số 02/2025/TT-BGTVT ngày 08/01/2025 ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa | Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa | Bổ sung quy định trang bị thiết bị giám sát hành trình vào quy chuẩn quốc gia về phân cấp và đóng mới phương tiện thủy nội địa | Bộ Xây dựng | Theo tiến độ được giao tại Đề án |

1. Điều 17 Nghị định số 34/2024/NĐ-CP ngày 31/3/2024 của Chính phủ quy định:

“*1. Bộ Công an tổ chức cấp Giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm loại 1, loại 2, loại 3, loại 4, loại 9 theo quy định tại**khoản 1 Điều 4 của Nghị định này (trừ hóa chất bảo vệ thực vật và quy định tại khoản 2 Điều này).*

*2. Bộ Quốc phòng tổ chức cấp Giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm cho các tổ chức, doanh nghiệp thuộc phạm vi quản lý của Bộ Quốc phòng.*

*3. Bộ Khoa học và Công nghệ tổ chức cấp Giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm loại 5, loại 8 theo quy định tại**khoản 1 Điều 4 của Nghị định này.*

*4. Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương tổ chức cấp Giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm là hóa chất bảo vệ thực vật.*

*5. Cơ quan cấp Giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm căn cứ vào loại, nhóm hàng hóa nguy hiểm theo quy định tại**khoản 1 Điều 4 của Nghị định này để quyết định tuyến đường vận chuyển và thời gian vận chuyển*.”. [↑](#footnote-ref-1)
2. Tính theo quy chuẩn quốc gia về phân cấp phương tiện thủy nội địa theo cấp tàu và vùng hoạt động, đến hết ngày 31/3/2025, toàn quốc có 43.382 phương tiện). [↑](#footnote-ref-2)
3. Tuyến đường thủy nội địa quốc gia 274 cảng, tuyến đường thủy nội địa địa phương 36 cảng. [↑](#footnote-ref-3)
4. Tuyến đường thủy nội địa quốc gia 3.091 bến, tuyến đường thủy nội địa địa phương 2.044 bến. Ngoài ra, trên cả nước hiện có 2.526 bến khách ngang sông. [↑](#footnote-ref-4)
5. Cảng biển đặc biệt (02 cảng biển): cảng biển Hải Phòng và cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu; Cảng biển loại I (11 cảng biển): 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; Cảng biển loại II (07 cảng biển): 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; Cảng biển loại III (14 cảng biển): 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. [↑](#footnote-ref-5)
6. Theo số liệu thống kê tại văn bản số 945/CHHĐTVN – TCCB ngày 17/4/2025 của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam về việc viên chức, người lao động thuộc thẩm quyền quản lý s­au khi sắp xếp tổ chức bộ máy. [↑](#footnote-ref-6)
7. Bao gồm: Cảng vụ đường thủy nội địa Hải Phòng; Cảng vụ đường thủy nội địa Quảng Ninh; Cảng vụ đường thủy nội địa Đà Nẵng; Cảng vụ đường thủy nội địa Khánh Hòa (mới thành lập và hoạt động từ ngày 01/01/2024); Cảng vụ đường thủy nội địa Bà Rịa - Vũng Tàu; Cảng vụ đường thủy nội địa TP. Hồ Chí Minh; Cảng vụ đường thủy nội địa Đồng Nai; Cảng vụ đường thủy nội địa Cần Thơ; Cảng vụ đường thủy nội địa Vĩnh Long; Cảng vụ đường thủy nội địa Tây Ninh; Cảng vụ đường thủy nội địa Kiên Giang; Cảng vụ đường thủy nội địa Bến Tre; Cảng vụ đường thủy nội địa Đồng Tháp; Cảng vụ đường thủy nội địa Bình Dương; Cảng vụ đường thủy nội địa Tiền Giang; Cảng vụ Đường thủy nội địa Long An; Cảng vụ đường thủy nội địa An Giang (mới thành lập năm 2023). Một số Cảng vụ ĐTNĐ địa phương đã được giải thể, tạm dừng hoạt động trong thời gian gần đây gồm: Cảng vụ Đường thủy nội địa Cà Mau; Cảng vụ Đường thủy nội địa Ninh Bình. [↑](#footnote-ref-7)
8. Công ty Toàn Cầu ước tính khoản chi phí có thể tiết kiệm trong 01 năm đối với tàu 200 TEU khi bãi bỏ thủ tục là 700 triệu đồng; khoản tiết kiệm này cũng được đồng thuận ghi nhận bởi các doanh nghiệp như Công ty Tân Cảng Cypress, Công ty vận tải Phúc Tạo; Cảng Green… [↑](#footnote-ref-8)