

Số:/BC-ĐKVN

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

BÁO CÁO

Tổng kết việc thi hành Thông tư số 33/2011/TT-BGTVT và Đánh giá thực trạng quan hệ xã hội có liên quan đến dự thảo Thông tư quy định về đăng kiểm phương tiện, thiết bị thăm dò, khai thác, vận chuyển dầu khí trên biển

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Quyết định số 126/QĐ-BXD ngày 29/01/2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2026, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã tiến hành tổng kết việc thi hành Thông tư số 33/2011/TT-BGTVT ngày 19/4/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về thủ tục cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện, thiết bị thăm dò, khai thác và vận chuyển dầu khí trên biển. Kết quả cụ thể như sau:

I. BỐI CẢNH THỰC HIỆN TỔNG KẾT/ĐÁNH GIÁ

1. Bối cảnh trong nước và quốc tế liên quan đến dự thảo/quan hệ xã hội

Về quản lý nhà nước: Theo Nghị định số 33/2025/NĐ-CP, Bộ Giao thông vận tải và Bộ Xây dựng đã sáp nhập thành Bộ Xây dựng. Do đó, thẩm quyền quản lý nhà nước về đăng kiểm công trình biển hiện nay thuộc trách nhiệm của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

Về pháp luật chuyên ngành: Hệ thống luật nền đã có sự thay đổi căn bản với việc ban hành Luật Dầu khí 2022, Nghị định 45/2023/NĐ-CP, Luật Tiêu chuẩn, Quy chuẩn kỹ thuật sửa đổi 2025, Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa 2007 (sửa đổi 2025), Nghị định 37/2026/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành luật chất lượng sản phẩm, hàng hóa.

Về tổ chức bộ máy: Cục Đăng kiểm Việt Nam đã hoàn thành tái cơ cấu, tách bạch chức năng quản lý nhà nước và cung cấp dịch vụ công, trong đó Trung tâm Đăng kiểm phương tiện thủy và công trình biển (VIREB) trực tiếp thực hiện các dịch vụ kỹ thuật từ ngày 01/01/2026.

Về quốc tế: Hiệp hội các tổ chức phân cấp quốc tế (IACS) đã ban hành Hướng dẫn số 171 về kiểm tra từ xa (Remote Survey), đặt ra yêu cầu phải hiện đại hóa phương thức kiểm định để phù hợp với xu hướng chuyển đổi số toàn cầu.

2. Quá trình thực hiện tổng kết/đánh giá thực trạng

Thời kỳ đánh giá: Từ năm 2011 đến hết năm 2025.

Phương pháp thực hiện: Tổng hợp số liệu thống kê thực tế từ các Chi cục đăng kiểm; rà soát sự tương thích với hệ thống pháp luật mới.

II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN/THỰC TRẠNG QUAN HỆ XÃ HỘI

1. Việc tổ chức thi hành văn bản quy phạm pháp luật

1.1. Về số lượng công trình biển được đăng kiểm

- Giàn di động trên biển: Đã thẩm định thiết kế và kiểm tra và cấp giấy chứng nhận cho 11 giàn di động trên biển.
- Kho chứa nổi (FPSO/FSO): Đã thẩm định thiết kế và kiểm tra và cấp giấy chứng nhận cho 14 kho đang hoạt động tại vùng biển Việt Nam.
- Giàn cố định trên biển: Đã thẩm định thiết kế và kiểm tra và cấp giấy chứng nhận cho 104 giàn cố định đang hoạt động.
- Hệ thống đường ống biển: Đã thẩm định thiết kế và kiểm tra và cấp giấy chứng nhận cho 147 hệ thống đường ống biển.
- Phao neo dầu khí: Đã thẩm định thiết kế và kiểm tra và cấp giấy chứng nhận cho 04 phao neo dầu khí.

1.2. Về tổ chức thực hiện

- Từ năm 2011 đến 31/12/2025, cơ quan thực hiện quản lý nhà nước và thực hiện thủ tục hành chính là Cục Đăng kiểm Việt Nam và các Chi cục đăng kiểm trực thuộc Cục Đăng kiểm Việt Nam.
- Từ ngày 01/01/2026 đến nay, cơ quan thực hiện quản lý nhà nước là Cục Đăng kiểm Việt Nam; Cơ quan cung cấp dịch vụ là Trung tâm Đăng kiểm phương tiện thủy và công trình biển (VIREN) trực thuộc Cục Đăng kiểm Việt Nam.
- Nhân lực: Đăng kiểm viên được đào tạo theo tiêu chuẩn chuyên ngành, thực hiện kiểm định theo đúng trình độ và năng lực ghi trong giấy chứng nhận.

1.3. Về hệ thống quy chuẩn áp dụng

Đối với các công trình dầu khí biển, Cục Đăng kiểm Việt Nam đang thực hiện công tác thẩm định thiết kế và kiểm tra an toàn kỹ thuật và ngăn ngừa ô nhiễm môi trường theo các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia cho 05 đối tượng cụ thể như sau:

- Giàn di động trên biển được cấp Giấy chứng nhận phân cấp theo QCVN 48: 2024/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật giàn di động trên biển
- Kho chứa nổi được cấp Giấy chứng nhận phân cấp theo QCVN 70: 2024/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật kho chứa nổi
- Giàn cố định trên biển được cấp Giấy chứng nhận phân cấp theo Sửa đổi 1: 2017: QCVN 49: 2012/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật giàn cố định trên biển – Sửa đổi 1.

- Đường ống biển được cấp Giấy chứng nhận phân cấp theo QCVN 69: 2014/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật hệ thống đường ống biển

- Phao neo dầu khí được cấp Giấy chứng nhận phân cấp theo QCVN 72: 2014/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và chế tạo phao neo, phao tín hiệu

Mức độ cập nhật: Các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đã hài hòa phần lớn với các công ước quốc tế (SOLAS, MARPOL, LOAD LINE, MODU CODE).

1.4. Về quan hệ xã hội

Hoạt động đăng kiểm đã trở thành điều kiện pháp lý bắt buộc để công trình vận hành an toàn, góp phần kiểm soát rủi ro khai thác ngoài khơi và bảo vệ môi trường biển.

2. Kết quả thi hành/Thực trạng pháp luật có liên quan đến quan hệ xã hội

2.1 Thực trạng

- **Sự bất cập về thẩm quyền:** Thông tư 33/2011/TT-BGTVT hiện dẫn chiếu các căn cứ pháp lý đã hết hiệu lực và thuộc thẩm quyền của Bộ GTVT cũ, không còn chính xác trong mô hình quản lý của Bộ Xây dựng hiện nay.

- **Thiếu hụt cơ chế kỹ thuật hiện đại:** Chưa có quy định cho phép kiểm tra từ xa (Remote Inspection) khi có dịch bệnh, thiên tai hoặc các nội dung kiểm tra đơn giản, gây lãng phí nguồn lực của cả cơ quan đăng kiểm và doanh nghiệp.

- **Chưa tương thích với Luật Dầu khí 2022:** Thông tư cũ chủ yếu thực hiện kiểm tra định kỳ truyền thống, chưa có khung pháp lý cho "Kiểm tra trên cơ sở đánh giá rủi ro" (RBI) và "Chứng nhận điện tử" theo yêu cầu của Nghị định 45/2023/NĐ-CP.

- **Tách bạch chức năng:** Chưa phân định rõ trách nhiệm giữa Cục Đăng kiểm (Quản lý nhà nước) và VIRES/RO (Dịch vụ kỹ thuật), dẫn đến chồng chéo trong quá trình thực hiện thủ tục hành chính.

2.2. Đánh giá mức độ phù hợp với hệ thống pháp luật hiện hành

a) So với pháp luật hàng hải

Đối chiếu với Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015: Cơ chế phân cấp kho chứa nổi, giàn di động về cơ bản tương thích. Tuy nhiên, cần làm rõ hơn cơ chế ủy quyền hoặc chỉ định cho các tổ chức đăng kiểm nước ngoài thực hiện kiểm tra và cấp hoặc xác nhận giấy chứng nhận khi kho chứa nổi, giàn di động Việt nam hoạt động tại nước ngoài trong các điều khoản cụ thể của Thông tư thay thế.

b) So với pháp luật dầu khí

Việc đối chiếu giữa Thông tư 33/2011/TT-BGTVT và hệ thống pháp luật mới (Luật Dầu khí 2022, Nghị định 45/2023/NĐ-CP) cho thấy những khoảng trống và sự thiếu đồng bộ trong công tác quản lý an toàn công trình dầu khí biển:

- Thông tư 33/2011 được ban hành dựa trên Luật Dầu khí cũ và các Nghị định đã hết hiệu lực. Trong khi đó, Luật Dầu khí 2022 và Nghị định 45/2023/NĐ-CP đã thay đổi căn bản cách tiếp cận về quản lý an toàn và bảo vệ môi trường trong hoạt động dầu khí.

- **Quản lý dựa trên rủi ro (RBI):** Nghị định 45/2023/NĐ-CP đẩy mạnh việc quản lý an toàn thông qua đánh giá rủi ro. Thông tư 33/2011 chủ yếu thực hiện kiểm tra theo định kỳ truyền thống, chưa có cơ chế cho loại hình "Kiểm tra trên cơ sở đánh giá rủi ro" vốn đã được đưa vào dự thảo thông tư mới.

- **Hệ thống quản lý an toàn (SMS):** Pháp luật mới yêu cầu nhà thầu phải thiết lập hệ thống quản lý an toàn đồng bộ. Thông tư 33/2011 chưa quy định việc tổ chức đăng kiểm phải rà soát, đánh giá sự phù hợp của thiết kế đối với các tài liệu hướng dẫn vận hành và an toàn này một cách chặt chẽ.

- **Chứng nhận điện tử:** Các quy định cũ chỉ phù hợp với hồ sơ giấy. Nghị định 45/2023 và các công ước quốc tế mới yêu cầu chuyển đổi sang chứng nhận điện tử và giao dịch trực tuyến, điều mà Thông tư 33/2011 chưa có khung pháp lý để thực hiện.

Kết luận: Thông tư 33/2011 hiện chỉ đóng vai trò là quy định về thủ tục hành chính thuần túy, chưa phản ánh được chiều sâu kỹ thuật và trách nhiệm giám sát an toàn toàn diện theo yêu cầu của Luật Dầu khí 2022 và Nghị định 45/2023/NĐ-CP. Do đó, việc ban hành thông tư mới là yêu cầu cấp thiết để lấp đầy các khoảng trống pháp lý này.

c) So với pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn

Có sự khác biệt giữa hoạt động đăng kiểm (phân cấp, giám sát kỹ thuật chuyên sâu) và chứng nhận sự phù hợp thông thường. Việc phân định rõ ranh giới giữa đăng kiểm hàng hải/dầu khí và chứng nhận sự phù hợp thông thường là cơ sở cốt yếu để xây dựng Thông tư thay thế Thông tư 33/2011/TT-BGTVT phù hợp với đặc thù công trình biển, cụ thể như sau:

(1) Khác biệt về bản chất pháp lý

Khác biệt về bản chất pháp lý giữa đăng kiểm công trình biển và chứng nhận sự phù hợp thông thường thể hiện qua các khía cạnh sau:

- Tính liên tục và gắn liền với vòng đời (Lifecycle Continuity): Công tác đăng kiểm là quá trình giám sát kỹ thuật xuyên suốt từ thẩm định thiết kế, chế tạo mới, hoán cải, sửa chữa cho đến suốt quá trình khai thác sử dụng công trình. Chủ công trình có trách nhiệm duy trì tình trạng an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường giữa hai kỳ kiểm định theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế. Ngược lại, chứng nhận sự phù hợp theo Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật thường chỉ đánh giá tại một thời điểm nhất định trước khi đưa sản phẩm ra thị trường hoặc đưa vào sử dụng.

- Điều kiện pháp lý bắt buộc để vận hành (Statutory Requirement): Giấy chứng nhận đăng kiểm là căn cứ pháp lý bắt buộc để công trình được phép đưa vào khai thác. Việc đưa công trình vào vận hành khi chưa được cơ quan có thẩm quyền chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và môi trường sẽ dẫn đến các hình thức xử phạt vi phạm hành chính hoặc đình chỉ hoạt động.

- Cơ chế duy trì cấp và xác nhận định kỳ (Class Maintenance): Hồ sơ đăng kiểm duy trì hiệu lực dựa trên việc xác nhận định kỳ hàng năm, trung gian hoặc định kỳ phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia. Cơ chế này cho phép tổ chức đăng kiểm đình chỉ hoặc thu hồi giấy chứng nhận ngay khi công trình không còn thỏa mãn các yêu cầu an toàn trong thực tế khai thác.

- Thẩm quyền và cơ chế ủy quyền quốc tế (RO Mechanism): Cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền ký thỏa thuận với các tổ chức đăng kiểm nước ngoài thực hiện thay mặt chính quyền trong việc kiểm tra và cấp giấy chứng nhận theo Luật RO của IMO. Đây là cơ chế ủy quyền đặc thù theo các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, khác biệt với việc chỉ định tổ chức đánh giá sự phù hợp thông thường.

(2). Khác biệt về cơ chế kỹ thuật

- Chu kỳ kiểm tra đặc thù: Hoạt động đăng kiểm áp dụng hệ thống kiểm tra dày đặc bao gồm kiểm tra lần đầu, hàng năm, trung gian, định kỳ (5 năm) và đặc biệt là kiểm tra trên đà/dưới nước (Dry-docking/UWILD) để đánh giá sự ăn mòn và tính toàn vẹn kết cấu.

- Xử lý rủi ro và tương đương: Đăng kiểm cho phép áp dụng Kiểm tra trên cơ sở rủi ro (RBI) và cơ chế "Miễn giảm/Tương đương" (Equivalency) dựa trên phân tích kỹ thuật chuyên sâu và thông lệ quốc tế, thay vì đối chiếu cứng nhắc theo QCVN như chứng nhận thông thường.

- Phạm vi đánh giá: Đăng kiểm bao quát toàn diện từ thiết kế kết cấu, ổn định, hệ thống máy điện đến an toàn cháy, ngăn ngừa ô nhiễm (MARPOL) và cả điều kiện khai thác thực tế của công trình biển.

(3) Khác biệt về chủ thể và thẩm quyền

- Cơ chế Ủy quyền (RO): Nhà nước (Cục Đăng kiểm Việt Nam) ủy quyền cho các Tổ chức đăng kiểm (Recognized Organization - RO) thực hiện thay mặt chính quyền ven bờ/treo cờ theo Luật RO của IMO. RO phải chịu sự giám sát theo bộ luật RO Code nghiêm ngặt.

- Trách nhiệm cuối cùng: Trong đăng kiểm hàng hải, Nhà nước vẫn chịu trách nhiệm cuối cùng trước IMO về an toàn và môi trường của công trình biển. Đối với chứng nhận sự phù hợp, trách nhiệm chính thuộc về tổ chức đánh giá được chỉ định và doanh nghiệp sở hữu sản phẩm.

- Thẩm quyền ban hành: Các quy định đăng kiểm CTB được xây dựng dựa trên sự giao thoa giữa pháp luật quốc gia và các Công ước quốc tế (SOLAS, MODU

Code) mà Việt Nam là thành viên, tạo nên một hành lang pháp lý chuyên biệt hơn so với Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật thông thường.

Việc xây dựng Thông tư mới theo hướng đặc thù này sẽ giúp tách bạch rõ chức năng quản lý nhà nước và cung cấp dịch vụ công, đồng thời tạo điều kiện cho các tổ chức đăng kiểm (như Trung tâm VIRES hoặc RO nước ngoài) hoạt động hiệu quả theo đúng năng lực chuyên môn.

2.3 Sự cần thiết ban hành thông tư thay thế

- Căn cứ pháp lý mới: Cần cập nhật theo hệ thống Luật Dầu khí 2022, Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật 2025 và các Nghị định hướng dẫn mới nhất.
- Yêu cầu cải cách hành chính: Ứng dụng công nghệ thông tin, giao dịch điện tử và cấp giấy chứng nhận điện tử theo hướng dẫn của IMO.
- Yêu cầu tách bạch chức năng: Quy định rõ vai trò quản lý nhà nước của Cục Đăng kiểm và dịch vụ đăng kiểm của các đơn vị sự nghiệp, tổ chức nước ngoài.

2.4. Định hướng xây dựng thông tư mới

Việc xây dựng Thông tư quy định về đăng kiểm công trình dầu khí biển năm 2026 tập trung vào sự chuyển đổi căn bản từ mô hình quản lý hành chính sang mô hình cung cấp dịch vụ công chuyên sâu, phù hợp với hệ thống pháp luật hiện hành và thông lệ quốc tế, cụ thể như sau:

a) Tách bạch chức năng quản lý nhà nước và cung cấp dịch vụ đăng kiểm

Sự thay đổi cốt lõi so với Thông tư 33/2011 là việc phân định rõ vai trò của cơ quan quản lý và đơn vị thực hiện dịch vụ:

- **Cơ quan quản lý nhà nước (Cục Đăng kiểm Việt Nam):** Không trực tiếp thực hiện việc kiểm tra hiện trường hay thẩm định hồ sơ kỹ thuật cụ thể. Thay vào đó, Cục tập trung vào quản lý thống nhất, xây dựng hệ thống quy chuẩn kỹ thuật (QCVN), tiêu chuẩn đăng kiểm viên và giám sát, thanh tra hoạt động của các tổ chức đăng kiểm. Cục cũng là đầu mối ký kết các thỏa thuận với tổ chức đăng kiểm nước ngoài (RO) theo quy định quốc tế.
- **Đơn vị cung cấp dịch vụ (VIRES và RO):** Trực tiếp tiếp nhận hồ sơ và thực hiện các dịch vụ kỹ thuật. Trung tâm VIRES và các RO được ủy quyền sẽ chịu trách nhiệm hoàn toàn về kết quả thẩm định thiết kế, kiểm tra và cấp giấy chứng nhận.

b) Chuyển đổi thủ tục hành chính thành dịch vụ công chuyên nghiệp

Thay vì quy trình nộp đơn hành chính như Thông tư 33/2011, dự thảo mới thiết lập khung dịch vụ công dựa trên thỏa thuận kỹ thuật và trách nhiệm dân sự:

- **Dịch vụ thẩm định thiết kế:** Hoạt động soát xét hồ sơ kỹ thuật được xác định là một loại hình dịch vụ đánh giá sự phù hợp. Tổ chức đăng kiểm cam kết thời gian hoàn thành (tối đa 18 ngày làm việc) và có trách nhiệm hướng dẫn cơ sở thiết kế hoàn thiện hồ sơ ngay trong ngày làm việc nếu thiếu sót.

- **Dịch vụ kiểm tra và cấp giấy chứng nhận:** Quá trình kiểm tra tại hiện trường nhằm xác nhận sự tuân thủ các QCVN và Điều ước quốc tế. Sau khi kết thúc kiểm tra, tổ chức đăng kiểm phải cấp hồ sơ trong thời hạn từ 01 đến 03 ngày làm việc tùy loại hình kiểm tra.

- **Cơ chế tài chính:** Việc thanh toán phí, lệ phí và giá dịch vụ đăng kiểm thực hiện theo quy định của pháp luật về giá, phản ánh đúng bản chất của dịch vụ công.

c) Hiện đại hóa hình thức và phương thức kiểm định

Dự thảo mới bổ sung các quy định mà Thông tư 33/2011 chưa có để phù hợp với bối cảnh chuyển đổi số:

- **Kiểm tra từ xa (Remote Inspection):** Cho phép sử dụng công nghệ thông tin để xác định điều kiện kỹ thuật của công trình trong các trường hợp bất khả kháng như dịch bệnh, thiên tai hoặc xung đột vũ trang.

- **Giao dịch điện tử:** Chấp nhận nộp hồ sơ thiết kế bằng hình thức điện tử và cấp giấy chứng nhận, báo cáo kiểm tra theo phương thức điện tử. Biểu mẫu giấy chứng nhận áp dụng theo Phụ lục của Thông tư hoặc theo quy định của công ước quốc tế IMO.

d) Nâng cao trách nhiệm của các bên liên quan

Dự thảo quy định rõ ràng trách nhiệm dân sự và pháp lý để đảm bảo an toàn khai thác:

- **Chủ công trình:** Có trách nhiệm duy trì tình trạng an toàn kỹ thuật giữa hai kỳ kiểm định; hoạt động đăng kiểm không làm thay thế trách nhiệm nghiệm thu chất lượng của chủ công trình.

- **Cơ sở thiết kế và chế tạo:** Chịu trách nhiệm hoàn toàn về chất lượng sản phẩm; việc thẩm định hay cấp giấy chứng nhận của tổ chức đăng kiểm không làm giảm nhẹ trách nhiệm của các đơn vị này đối với chất lượng thiết kế và thi công.

- **Tổ chức đăng kiểm (VIRES/RO):** Phải duy trì hệ thống quản lý chất lượng (ISO 9001:2015), công khai quy trình dịch vụ và thường xuyên giáo dục đạo đức nghề nghiệp, phòng chống tham nhũng, tiêu cực.

III. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

Trên cơ sở kết quả tổng kết và đánh giá thực trạng, Cục Đăng kiểm Việt Nam kính kiến nghị Bộ trưởng Bộ Xây dựng:

1. **Ban hành Thông tư mới** thay thế Thông tư số 33/2011/TT-BGTVT để lấp đầy các khoảng trống pháp lý và phù hợp với chức năng nhiệm vụ của Bộ Xây dựng năm 2026.

2. **Hợp nhất và bãi bỏ** các quy định cũ tại Thông tư 16/2022/TT-BGTVT và các biểu mẫu tại Thông tư 20/2022/TT-BGTVT liên quan đến công trình biển để đảm bảo tính đồng bộ.

3. **Pháp lý hóa phương thức kiểm định từ xa** và giao dịch điện tử nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp, phù hợp với xu thế chuyển đổi số trong đăng kiểm quốc tế.

4. **Quy định rõ cơ chế ủy quyền hoặc chỉ định (RO)** cho các tổ chức đăng kiểm nước ngoài thực hiện thay mặt chính quyền kiểm tra công trình Việt Nam hoạt động tại nước ngoài.

Cục Đăng kiểm Việt Nam kính báo cáo Bộ Xây dựng xem xét, quyết định./.

Trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Cục Trưởng (để b/c);
- Phòng TCCB, KHCN -HTQT,
PC, KH-TC;
- Lưu VT, TB-CTB.

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**

Trần Ánh Dương