

Số: /TTr-BXD

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH

Dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi)

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025, Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 187/2025/NĐ-CP ngày 01/7/2025 của Chính phủ, Bộ Xây dựng kính trình Chính phủ Dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (thay thế Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004 và các sửa đổi, bổ sung) như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH VĂN BẢN**1. Cơ sở chính trị, pháp lý****a) Cơ sở chính trị**

- 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; Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XIII về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam trong giai đoạn mới, Nghị quyết số 28-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XIII về tiếp tục đổi mới phương thức lãnh đạo, cầm quyền của Đảng đối với hệ thống chính trị trong giai đoạn mới; Kết luận số 137-KL/TW ngày 28 tháng 3 năm 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; Nghị quyết số 60-NQ/TW ngày 12 tháng 4 năm 2025 Hội nghị lần thứ 11 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII, trong đó có nội dung: “*Cơ bản thống nhất với các nội dung đề xuất của Bộ Chính trị và Đề án về phương án sáp nhập đơn vị hành chính cấp tỉnh, không tổ chức cấp huyện, sáp nhập cấp xã và xây dựng mô hình tổ chức chính quyền địa phương hai cấp*”.

- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Ban Chấp hành Trung ương về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã xác định một số chủ trương lớn: “*Đến năm 2030, phát triển thành công, đột phá về các ngành kinh tế biển theo thứ tự ưu tiên: (1) Du lịch và*

dịch vụ biển; (2) Kinh tế hàng hải; (3) Khai thác dầu khí và các tài nguyên khoáng sản biển khác; (4) Nuôi trồng và khai thác hải sản; (5) Công nghiệp ven biển; (6) Năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới” và nhiệm vụ, giải pháp: “Rà soát, hoàn thiện hệ thống chính sách, pháp luật về biển theo hướng phát triển bền vững, bảo đảm tính khả thi, đồng bộ, thống nhất, phù hợp với chuẩn mực luật pháp và điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia. Tạo hành lang pháp lý thuận lợi để huy động các nguồn lực trong và ngoài nước cho đầu tư xây dựng hạ tầng, phát triển khoa học, công nghệ, nguồn nhân lực và chuyển giao tri thức về biển. Tích cực tham gia và chủ động thúc đẩy hình thành cơ chế toàn cầu và khu vực liên quan đến biển và đại dương.”

- Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường: *“Thúc đẩy các hoạt động giảm nhẹ phát thải khí nhà kính phù hợp với điều kiện nước ta trên cơ sở hỗ trợ tài chính và công nghệ của các nước và tổ chức quốc tế”*.

- Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045: *“Giảm phát thải khí nhà kính từ hoạt động năng lượng so với kịch bản phát triển bình thường ở mức 15% vào năm 2030, lên mức 20% vào năm 2045”*.

- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về việc tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã xác định rõ nhiệm vụ, giải pháp: *“Đẩy nhanh xây dựng danh mục các dự án kêu gọi đầu tư hạ tầng giao thông giai đoạn 2021 - 2030. Xây dựng đề án tổng thể thống nhất về cơ chế giao quản lý, khai thác các tài sản kết cấu hạ tầng giao thông hàng hải, hàng không, đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa theo hướng tăng cường xã hội hóa, tách biệt rõ vai trò quản lý nhà nước với vai trò quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông vận tải; nghiên cứu áp dụng thí điểm mô hình đầu tư công - quản trị tư, đầu tư tư - sử dụng công; đa dạng hóa nguồn lực, huy động tối đa nguồn lực từ quỹ đất trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng.”*

- Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia đã xác định nhiệm vụ, giải pháp: *“Khẩn trương, quyết liệt hoàn thiện thể chế; xoá bỏ mọi tư tưởng, quan niệm, rào cản đang cản trở sự phát triển; đưa thể chế thành một lợi thế cạnh tranh trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số”; “Phát triển, trọng dụng nhân lực chất lượng cao, nhân tài đáp ứng yêu cầu phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia”*.

- Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 của Bộ Chính trị về Hội nhập quốc tế trong tình hình mới: *“Nâng cao hiệu quả hội nhập kinh tế quốc tế phục vụ xây dựng nền kinh tế độc lập, tự chủ, tự lực, tự cường, đẩy mạnh cơ cấu lại nền*

kinh tế, đổi mới mô hình tăng trưởng và thúc đẩy chuyển đổi số“.

- 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 giao cấp ủy, cơ quan, đơn vị, tổ chức, nhất là người đứng đầu quán triệt nguyên tắc, yêu cầu và chỉ đạo thực hiện tốt 08 nhiệm vụ, giải pháp, trong đó có: *“đổi mới mạnh mẽ công tác xây dựng pháp luật và nâng cao chất lượng các dự án luật”, “rà soát, sửa đổi, bổ sung các văn bản còn chồng chéo, bất cập cản trở sự phát triển, khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho phát triển;”*.

- Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới: *“Xác định xây dựng, hoàn thiện thể chế, pháp luật và kiểm tra, giám sát việc tổ chức thi hành pháp luật là nhiệm vụ trọng tâm, xuyên suốt, thường xuyên của các bộ, ngành Trung ương”, “Công tác xây dựng pháp luật phải thể chế hóa đầy đủ, đúng đắn, kịp thời chủ trương, đường lối của Đảng; xuất phát từ lợi ích toàn cục của đất nước; đưa thể chế, pháp luật trở thành lợi thế cạnh tranh; ... Các quy định của luật phải mang tính ổn định, đơn giản, dễ thực hiện, lấy người dân, doanh nghiệp làm trung tâm”*.

- Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 4/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân xác định một trong các nhiệm vụ, giải pháp của hệ thống chính trị về đổi mới tư duy, thống nhất cao về nhận thức và hành động, khơi dậy niềm tin, khát vọng dân tộc, tạo xung lực mới, khí thế mới để phát triển kinh tế tư nhân; đẩy mạnh cải cách, hoàn thiện, nâng cao chất lượng thể chế, chính sách, bảo đảm và bảo vệ hữu hiệu quyền sở hữu, quyền tài sản, quyền tự do kinh doanh, quyền cạnh tranh bình đẳng của kinh tế tư nhân và bảo đảm thực thi hợp đồng của kinh tế tư nhân; tạo thuận lợi cho kinh tế tư nhân tiếp cận các nguồn lực về đất đai, vốn, nhân lực chất lượng cao; thúc đẩy khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, kinh doanh hiệu quả, bền vững trong kinh tế tư nhân....

- Nghị quyết số 79-NQ-TW ngày 06/01/2026 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế nhà nước, trong đó xác định mục tiêu tổng quát: *“Nâng cao hiệu quả, phát huy vai trò chủ đạo, tiên phong, định hướng chiến lược của kinh tế nhà nước trong những ngành, lĩnh vực then chốt, thiết yếu, chiến lược; dẫn dắt, hỗ trợ các thành phần kinh tế khác cùng phát triển; góp phần thúc đẩy phát triển nhanh, bền vững, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia; thúc đẩy tiến bộ, công bằng xã hội, nâng cao đời sống người dân; góp phần thực hiện thắng lợi mục tiêu đến năm 2030 trở thành nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao; hiện thực hoá tầm nhìn đến năm 2045 trở thành nước phát triển, thu nhập cao.”*; mục tiêu cụ thể đến năm 2030 về tài sản kết cấu hạ tầng là phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng chiến lược, đồng bộ, hiện đại đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới; tập trung hoàn thành các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia,

quy mô lớn, kết nối liên vùng, liên tỉnh, khu vực và thế giới.

- Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới xác định: *“Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã hội”*; *“Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền ... Xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông”*.

- Nghị quyết số 1313/NQ-UBTVQH15 của Ủy ban thường vụ Quốc hội 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 và 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 của Ủy ban thường vụ Quốc hội 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, theo đó, tại danh mục văn bản quy phạm pháp luật cần rà soát, nghiên cứu, đề xuất sửa đổi, bổ sung, ban hành mới ban hành kèm theo các văn bản này có Bộ luật Hàng hải Việt Nam (Bộ luật HHVN) và Luật Giao thông đường thủy nội địa (Luật GTĐTNĐ).

- Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 của Hội nghị lần thứ 2 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIV về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia và vay, trả nợ công, đầu tư công trung hạn 5 năm 2026 - 2030 gắn với thực hiện mục tiêu phấn đấu tăng trưởng "2 con số" cũng yêu cầu tập trung các nhiệm vụ, giải pháp nhằm *"xây dựng các tuyến giao thông trọng yếu kết nối liên vùng, kết nối các cảng biển, cảng hàng không và cửa khẩu quốc tế lớn. Cải tạo, nâng cấp các tuyến đường thủy nội địa có mật độ vận tải cao; phát triển hệ thống cảng thủy nội địa trên các hành lang vận tải thủy chính"*.

Như vậy, có thể thấy, cần thiết phải xây dựng lại hệ thống hành lang pháp lý lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa phù hợp và thống nhất với các chủ trương, đường lối lớn của Đảng được xác định tại nhiều nghị quyết quan trọng về hoàn thiện thể chế, phát triển kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, phát triển bền vững kinh tế biển, đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa, chuyên đổi số quốc gia và hội nhập quốc tế nêu trên. Dự án sẽ góp phần thể chế hóa đầy đủ các định hướng về phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại; huy động, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn lực; phát triển kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn, ứng phó với biến đổi khí hậu; đồng thời nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước, bảo đảm quốc phòng, an ninh và trật tự, an toàn xã hội. Qua đó, tạo lập khuôn khổ pháp lý thống nhất, minh bạch, ổn định, đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh và bền vững đất nước trong giai đoạn mới.

b) Cơ sở pháp lý

- Tại khoản 3 Điều 51 Hiến pháp năm 2013 quy định: "*Nhà nước khuyến khích, tạo điều kiện để doanh nhân, doanh nghiệp và cá nhân, tổ chức khác đầu tư, sản xuất, kinh doanh; phát triển bền vững các ngành kinh tế, góp phần xây dựng đất nước*"; Điều 52 quy định: "*Nhà nước xây dựng và hoàn thiện thể chế kinh tế, điều tiết nền kinh tế trên cơ sở tôn trọng các quy luật thị trường; thực hiện phân công, phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước; thúc đẩy liên kết kinh tế vùng, bảo đảm tính thống nhất của nền kinh tế quốc dân*".

- Tại khoản 1 Điều 10 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 quy định: Quốc hội ban hành luật để quy định "*chính sách cơ bản về kinh tế, xã hội, văn hóa, giáo dục, khoa học, công nghệ, môi trường, tài chính, tiền tệ quốc gia, ngân sách nhà nước...*" và tại khoản 1 Điều 27 Luật này cũng quy định: "*1. Cơ quan trình có trách nhiệm tổ chức thực hiện quy trình xây dựng chính sách trước khi soạn thảo trong các trường hợp xây dựng văn bản quy phạm pháp luật sau đây: a) Luật, pháp lệnh mới; luật, pháp lệnh thay thế các luật, pháp lệnh hiện hành;...*".

- Tại Điều 5 Luật Tổ chức Chính phủ số 63/2025/QH15 ngày 18/02/2025 quy định: "*Tổ chức bộ máy hành chính quản lý đa ngành, đa lĩnh vực, tinh gọn, hiệu năng, hiệu lực, hiệu quả;*", "*Thực hiện quản trị quốc gia theo hướng hiện đại, hiệu lực, hiệu quả; xây dựng nền hành chính thống nhất, thông suốt, liên tục, dân chủ, pháp quyền, chuyên nghiệp, hiện đại, khoa học, trong sạch, công khai, minh bạch, kỷ luật, kỷ cương hành chính, tạo môi trường thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp; phục vụ Nhân dân, chịu sự kiểm tra, giám sát của Nhân dân*".

- Ngày 19/7/2025, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Công điện số 113/CD-TTg về việc thực hiện các giải pháp phát triển hiệu quả vận tải đường thủy thúc đẩy phát triển logistics trong lĩnh vực vận tải, tạo động lực mới cho ngành vận tải thủy phát triển nhanh và bền vững, khai thác hiệu quả tiềm năng rất lớn, lợi thế sẵn có, giảm chi phí logistics, thúc đẩy phát triển kinh tế vùng và cả nước, góp phần thực hiện thành công cam kết đạt chỉ tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050.

Bên cạnh đó, thời gian gần đây, nhiều văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến Bộ luật HHHVN và Luật GTĐTND cũng được ban hành, đòi hỏi các quy định trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường thủy nội địa phải được rà soát, điều chỉnh cho thống nhất, phù hợp như: Luật Giao dịch điện tử năm 2023, Luật Đất đai năm 2024, Luật Đầu tư công năm 2024, Luật Thanh tra 2025, Luật Khoa học, Công nghệ và Đổi mới sáng tạo năm 2025, Luật Xây dựng năm 2025, Luật Quy hoạch năm 2025, Luật Đầu tư năm 2025, Luật chuyển đổi số năm 2025, Luật trí tuệ nhân tạo năm 2025 ...

2. Cơ sở thực tiễn

2.1. Những vướng mắc, bất cập trong quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015

Bộ luật HHHVN được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua tại kỳ họp thứ 10, Quốc hội XIII ngày 25/11/2015 và có hiệu lực thi

hành từ ngày 01/7/2017 gồm: 20 chương, 341 điều, điều chỉnh hoạt động hàng hải như tàu biển, thuyền viên, cảng biển, cảng cạn, vận tải biển, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường và quản lý nhà nước hàng hải. Sau hơn 08 năm triển khai thực hiện, Bộ luật HHVN đã thực sự khẳng định được vai trò là văn bản pháp lý trung tâm của hệ thống pháp luật hàng hải, giữ vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về hàng hải; góp phần thúc đẩy tiến trình phát triển, hội nhập của lĩnh vực hàng hải Việt Nam, ngành giao thông vận tải nói riêng và nền kinh tế quốc dân nói chung trong tình hình mới. Tuy nhiên, cùng với sự phát triển nhanh, mạnh của nền kinh tế - xã hội, cũng như xu thế mở rộng quan hệ quốc tế, đến nay, Bộ luật HHVN đã xuất hiện những tồn tại, bất cập:

Một là, khó khăn, vướng mắc trong các quy định pháp luật và giải thích thuật ngữ: Một số quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 chưa theo kịp sự phát triển nhanh chóng của khoa học - công nghệ và xu thế phát triển mới của ngành hàng hải thế giới. Nhiều thuật ngữ, khái niệm mới gắn với chuyển đổi xanh, giảm phát thải khí nhà kính, cảng xanh, cảng thông minh, tàu biển sử dụng nhiên liệu sạch... chưa được quy định hoặc giải thích cụ thể, gây khó khăn trong quá trình áp dụng.

Bên cạnh đó, một số thuật ngữ hiện hành trong Bộ luật còn mang tính khái quát, chưa rõ nội hàm, dẫn đến cách hiểu và áp dụng không thống nhất trong thực tiễn. Ngoài ra, thực tế đã xuất hiện nhiều loại hình, phương tiện mới như kho chứa khí nổi (LPG, LNG, Hydro...), bển phao chuyên dùng, song chưa được quy định đầy đủ trong Bộ luật, gây lúng túng cho cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp khi triển khai thực hiện.

Hai là, bất cập trong công tác quản lý nhà nước về cảng biển, cảng, bến và vùng nước: Trong quá trình thực thi Bộ luật, còn tồn tại tình trạng chồng chéo, chưa thống nhất về thẩm quyền quản lý nhà nước giữa các cơ quan, đặc biệt là giữa Cảng vụ hàng hải và Cảng vụ đường thủy nội địa tại các khu vực cảng, bến thủy nội địa nằm trong vùng nước cảng biển. Việc một doanh nghiệp phải chịu sự kiểm tra, giám sát của nhiều cơ quan quản lý cùng lúc không chỉ làm gia tăng thủ tục hành chính mà còn ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động sản xuất, kinh doanh.

Ngoài ra, một số quy định về trách nhiệm quản lý đối với tàu thuyền hoạt động trong vùng nước cảng biển nhưng không thuộc phạm vi quản lý trực tiếp của Cảng vụ hàng hải còn chưa thật sự rõ ràng, gây khó khăn trong công tác bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường.

Ba là, hạn chế trong quy hoạch, đầu tư và quản lý kết cấu hạ tầng hàng hải: Mặc dù Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 đã quy định tương đối đầy đủ về công tác quy hoạch cảng biển, luồng hàng hải, khu nước, vùng nước, song việc tổ chức thực hiện trong thực tiễn vẫn còn một số hạn chế. Tại một số khu vực, việc đầu tư xây dựng nhiều luồng hàng hải, khu nước chuyên dùng trong cùng một vùng biển chưa bảo đảm tính đồng bộ, dẫn đến hiệu quả sử dụng tài nguyên biển và nguồn lực đầu tư chưa cao.

Bên cạnh đó, việc quản lý các tuyến luồng chuyên dùng do doanh nghiệp đầu tư nhưng có kết nối với luồng hàng hải công cộng còn gặp vướng mắc trong xác định trách nhiệm quản lý, khai thác và cơ chế thu, phân chia phí bảo đảm hàng hải, gây khó khăn cho cả cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp.

Bốn là, bất cập về cơ chế giá, phí và dịch vụ hàng hải: Trong khi khung giá dịch vụ tại cảng biển đã được Nhà nước quản lý tương đối ổn định, góp phần bình ổn thị trường và hạn chế cạnh tranh không lành mạnh, thì giá dịch vụ tại cảng cạn hiện nay chủ yếu do doanh nghiệp tự quyết định. Thực tế này đã dẫn đến tình trạng biến động giá, cạnh tranh thiếu lành mạnh giữa các doanh nghiệp cảng cạn, làm gia tăng chi phí logistics và ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động xuất nhập khẩu của doanh nghiệp.

Việc chưa có cơ chế quản lý giá phù hợp đối với dịch vụ tại cảng cạn cũng đặt ra yêu cầu cần tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật để bảo đảm sự đồng bộ giữa cảng biển và các mắt xích quan trọng trong chuỗi logistics.

Năm là, khó khăn về nguồn nhân lực hàng hải, đặc biệt là thuyền viên: Nguồn nhân lực hàng hải, nhất là đội ngũ thuyền viên, đang là một trong những thách thức lớn trong quá trình thi hành Bộ luật. Ngành hàng hải có tính chất lao động đặc thù, điều kiện làm việc khắc nghiệt, thời gian làm việc xa gia đình dài ngày, trong khi thu nhập và chế độ đãi ngộ chưa thực sự hấp dẫn so với nhiều ngành nghề khác. Điều này dẫn đến xu hướng giám sát số lượng người theo học các ngành đi biển, nhiều thuyền viên có chứng chỉ chuyên môn rời bỏ nghề hoặc chuyển sang làm việc trên bờ.

Các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên cũng gặp nhiều khó khăn do yêu cầu đầu tư lớn về cơ sở vật chất, trang thiết bị theo tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), trong khi nguồn lực tài chính còn hạn chế. Thực trạng này tiềm ẩn nguy cơ thiếu hụt nghiêm trọng thuyền viên có tay nghề cao trong tương lai, ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam.

Sáu là, thách thức trong nội luật hóa và thực thi các công ước quốc tế: Việt Nam là thành viên của nhiều công ước quốc tế quan trọng trong lĩnh vực hàng hải, môi trường và lao động. Tuy nhiên, việc kịp thời nội luật hóa các sửa đổi, bổ sung của các công ước quốc tế, đặc biệt là các công ước liên quan đến bảo vệ môi trường biển, giảm phát thải khí nhà kính và phát triển bền vững, còn gặp không ít khó khăn.

Trong bối cảnh Việt Nam đã cam kết đạt mục tiêu phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050, yêu cầu đặt ra đối với hệ thống pháp luật hàng hải nói chung và Bộ luật Hàng hải Việt Nam nói riêng là phải tiếp tục được hoàn thiện để tạo hành lang pháp lý đầy đủ, đồng bộ, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế và phát triển ngành hàng hải theo hướng xanh, thông minh và bền vững.

2.2. Những vướng mắc, bất cập trong quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa

Đối với Luật GTĐTND: Luật GTĐTND được Quốc hội thông qua ngày 15/6/2004 và tiếp tục được sửa đổi, bổ sung năm 2014 với 10 Chương, 112 Điều là cơ sở pháp lý quan trọng trong việc tổ chức quản lý hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa trong phạm vi cả nước. Sau hơn 20 năm thực hiện, Luật GTĐTND 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, cũng như Bộ luật HHVN, đến nay, qua quá trình tổng kết thi hành cho thấy, Luật GTĐTND đã bộc lộ những những tồn tại, bất cập:

Một là, khó khăn, vướng mắc trong các quy định pháp luật và giải thích thuật ngữ: Tương tự như đối với Bộ luật HHVN, một số quy định của Luật GTĐTND và các văn bản hướng dẫn thi hành chưa theo kịp yêu cầu phát triển của thực tiễn. Một số khái niệm, thuật ngữ trong Luật còn mang tính khái quát, chưa được giải thích rõ ràng, dẫn đến cách hiểu và áp dụng không thống nhất giữa các địa phương và các lực lượng thực thi.

Bên cạnh đó, Luật chưa quy định đầy đủ đối với một số loại hình hoạt động mới phát sinh trong thực tiễn như vận tải thủy kết hợp logistics, bến thủy nội địa chuyên dùng gắn với khu công nghiệp, khu du lịch, khu khai thác khoáng sản, dẫn đến khó khăn trong công tác quản lý, cấp phép và kiểm tra, giám sát.

Hai là, khó khăn trong quản lý cảng, bến thủy nội địa: Công tác quản lý cảng, bến thủy nội địa còn gặp nhiều vướng mắc do hệ thống quy định pháp luật chưa đồng bộ, chưa bao quát hết các tình huống thực tiễn. Một số quy định về điều kiện đầu tư, xây dựng, khai thác cảng, bến thủy nội địa còn thiếu rõ ràng, gây khó khăn cho doanh nghiệp trong quá trình triển khai dự án.

Ngoài ra, việc phân định trách nhiệm quản lý nhà nước đối với cảng, bến thủy nội địa tại một số khu vực còn chưa thật sự rành mạch, dẫn đến tình trạng chồng chéo trong kiểm tra, giám sát hoặc buông lỏng quản lý ở một số địa bàn, ảnh hưởng đến trật tự, an toàn giao thông và hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng. Nội dung này cũng đồng thời được ghi nhận là khó khăn trong thực hiện quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam khi đánh giá bất cập trong công tác quản lý nhà nước về cảng biển, cảng bến và vùng nước.

Ba là, hạn chế trong quy hoạch và đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy: Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa tại một số địa phương còn thiếu tính đồng bộ, chưa gắn kết chặt chẽ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và các phương thức vận tải khác. Việc đầu tư xây dựng, nâng cấp luồng tuyến, cảng, bến thủy nội địa chưa đáp ứng yêu cầu phát triển vận tải, đặc biệt tại các tuyến đường thủy huyết mạch.

Nguồn lực đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa còn hạn chế, trong khi cơ chế huy động vốn xã hội hóa chưa thật sự hiệu quả, dẫn đến tình

trạng một số luồng tuyến bị bồi lắng, xuống cấp, ảnh hưởng đến an toàn giao thông và năng lực vận tải.

Bốn là, bất cập trong quản lý phương tiện và thuyền viên: Luật GTĐTND còn bộc lộ hạn chế trong các quy định về đăng ký, đăng kiểm phương tiện thủy nội địa, cũng như điều kiện hoạt động của thuyền viên, người lái phương tiện. Một số quy định chưa phù hợp với thực tiễn, đặc biệt đối với phương tiện nhỏ, phương tiện dân sinh hoạt động trên các tuyến sông, kênh rạch.

Công tác đào tạo, cấp chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện còn gặp khó khăn do điều kiện học tập, thi cử chưa thuận lợi tại một số địa phương, trong khi yêu cầu về tiêu chuẩn, điều kiện hành nghề ngày càng cao. Điều này ảnh hưởng đến việc tuân thủ pháp luật và bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa.

Năm là, khó khăn trong tổ chức thực thi và phân cấp quản lý: việc phân cấp, phân quyền quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa tuy đã được quy định nhưng trong thực tiễn triển khai còn gặp nhiều khó khăn. Một số nhiệm vụ được giao cho địa phương nhưng chưa đi kèm với đầy đủ nguồn lực, kinh phí và hướng dẫn cụ thể, dẫn đến hiệu quả thực thi chưa cao.

Công tác phối hợp giữa các cơ quan chức năng trong kiểm tra, kiểm soát hoạt động giao thông đường thủy nội địa ở một số địa bàn còn chưa chặt chẽ, chưa kịp thời phát hiện và xử lý các vi phạm, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông.

Do đó, cần nghiên cứu, điều chỉnh cho phù hợp với tình hình phát triển của đất nước.

2.3. Kịp thời cập nhật, nội luật hóa quy định của các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên

Một số công ước quan trọng trong lĩnh vực hàng hải quốc tế mà Việt Nam là thành viên tiếp tục được sửa đổi và cập nhật trong thời gian gần đây nhằm đảm bảo an toàn cho tàu thuyền và người đi biển, đặc biệt là trong bối cảnh những tiến bộ về công nghệ và những thay đổi trong yêu cầu an toàn. Điều này đòi hỏi các quy định pháp luật về hàng hải trong nước phải kịp thời sửa đổi, bổ sung, cập nhật để nội luật hóa theo yêu cầu, cụ thể như sau:

- Đối với Công ước SOLAS (An toàn hàng hải quốc tế): Năm 2020, Công ước này đã có những điều chỉnh trong Chương II-2 (An toàn phòng cháy chữa cháy) và Chương V (An toàn thông tin và định vị) nhằm cải thiện công tác an toàn trên biển, đặc biệt trong việc bảo vệ tàu và thuyền viên trước các nguy cơ cháy nổ, cứu hộ khẩn cấp, và tối ưu hóa công tác tìm kiếm, cứu nạn như quy định việc trang bị hệ thống chữa cháy tự động trong khoang máy tàu và các khu vực có nguy cơ cháy cao; yêu cầu tăng cường kiểm tra và bảo trì các thiết bị chữa cháy trong khoang chứa hàng và các khoang đặc biệt có nguy cơ cháy nổ; yêu cầu cập nhật và cải tiến các hệ thống thông tin và giám sát tàu thuyền; yêu cầu tàu phải sử dụng hệ thống giám sát toàn cầu (GMDSS) và các hệ thống định vị tiên tiến để đảm bảo

rằng thông tin vị trí và các tình huống khẩn cấp có thể được theo dõi và xử lý kịp thời; yêu cầu tất cả tàu lớn phải được trang bị AIS để giúp cải thiện khả năng giao tiếp và nhận diện tàu khi di chuyển trong vùng biển đông đúc; các tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường, yêu cầu các tàu phải giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường biển...

- Công ước STCW (Chuẩn mực huấn luyện thuyền viên) cũng đã chấp thuận cho phép sử dụng chứng chỉ thuyền viên điện tử (e-certificates) từ ngày 01/01/2025 và bổ sung các quy định về phòng chống bạo lực, quấy rối, mệt mỏi (hiệu lực từ 01/01/2026).

- Tháng 7/2023, IMO đã thông qua Chiến lược giảm phát thải khí nhà kính từ vận tải biển (sửa đổi 2023). Trên cơ sở đó, nhiều quốc gia trên thế giới (Liên minh châu Âu - EU, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ, Indonesia, Malaysia, Singapore...) đã chủ động ban hành, thực thi các chính sách, biện pháp giảm thiểu phát thải khí nhà kính ngành hàng hải bao gồm: tăng cường áp dụng các quy định về giám sát, thu thập, báo cáo, xác minh tiêu thụ nhiên liệu của tàu biển và đánh thuế các bon đối với ngành vận tải biển; ban hành và thực thi các quy định, tiêu chuẩn, ứng dụng công nghệ nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng cho tàu biển; thúc đẩy nghiên cứu, phát triển tàu biển thân thiện môi trường, sử dụng nhiên liệu sạch và công nghệ giảm phát thải khí nhà kính trong ngành vận tải biển; đầu tư, nâng cấp, phát triển hệ thống cảng biển xanh, thông minh và tối ưu hóa hoạt động vận hành cảng biển; thiết lập các tuyến vận tải biển xanh. Ngoài ra, hiện nay, IMO và một số quốc gia đã có những bước đi hướng tới việc triển khai hoặc đề xuất các cơ chế định giá carbon cho ngành vận tải biển (IMO, Nhật Bản, Singapore, Na Uy, EU, Trung Quốc.v.v.). Tuy nhiên, hệ thống VBQPPL hàng hải chưa có các quy định quản lý và phát triển cảng xanh, cảng thông minh trong quy hoạch, đầu tư, xây dựng, kinh doanh khai thác cảng biển; thiếu quy định quản lý, kiểm soát phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực hàng hải; các quy định về nhập khẩu, đóng mới tàu và thiết bị, phương tiện khai thác cảng biển sử dụng nhiên liệu xanh; thiếu quy định về tàu xanh, tuyến vận tải xanh... Ngoài ra, vừa qua Việt Nam cũng đã gia nhập nhiều công ước quốc tế về môi trường của IMO gồm: Công ước Marpol, AFS, BWM.

Do đó, để thích ứng và bắt kịp với xu thế phát triển xanh, thông minh, không phát thải khí các bon, ứng phó với các rào cản kỹ thuật về kiểm soát khí thải do các quốc gia thiết lập và triển khai các chương trình, kế hoạch được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, ngành Hàng hải Việt Nam cần có chính sách để thúc đẩy hoạt động chuyển đổi xanh và giảm phát thải khí nhà kính trong hoạt động hàng hải và một hành lang pháp lý hoàn chỉnh, đủ mạnh để quản lý, kiểm soát và triển khai thực hiện vấn đề này. Đồng thời, cần bổ sung các quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng hải nhằm nội luật hóa và phù hợp với quy định của các công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên (Công ước Marpol, AFS, BWM).

Trên cơ sở đó, để đáp ứng các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, Bộ luật Hàng hải Việt Nam cần bổ sung các quy định về ứng dụng công nghệ

thông tin, bảo vệ môi trường, phát triển bền vững...

2.4. Về hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường thủy nội địa

Thực hiện Quyết định số 424/QĐ-TTg ngày 16/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ bổ sung Phụ lục Danh mục và phân công cơ quan chủ trì thực hiện nhiệm vụ xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV ban hành kèm theo Quyết định số 2114/QĐ-TTg ngày 16/12/2021 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch thực hiện Kết luận số 19-KL/TW của Bộ Chính trị và Đề án định hướng chương trình xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV, Bộ Xây dựng đã rà soát, hệ thống hóa các văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành trong lĩnh vực hàng hải, kết quả, tổng số văn bản QPPL trong lĩnh vực hàng hải hiện nay là 133 văn bản, bao gồm: 01 Bộ Luật, 01 Pháp lệnh, 14 Nghị định và 107 Thông tư.

Đối với lĩnh vực đường thủy nội địa, tại Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021, Chính phủ giao Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) nghiên cứu đề xuất sửa đổi Luật GTĐTND. Theo đó, Bộ Xây dựng đã rà soát, hệ thống hóa các văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành trong lĩnh vực đường thủy nội địa. Kết quả: tổng số văn bản QPPL trong lĩnh vực đường thủy nội địa hiện nay là 90 văn bản, bao gồm: 02 Luật, 18 Nghị định, Quyết định của Thủ tướng Chính phủ và 70 Thông tư.

Tổng quan nhận thấy, hiện nay, hệ thống văn bản QPPL chuyên ngành của 02 lĩnh vực là rất lớn, phần nào gây khó khăn trong quá trình tra cứu, áp dụng cũng như tốn kém các nguồn lực trong quá trình thông kê, rà soát, hệ thống hóa, theo dõi thi hành, hợp nhất, pháp điển văn bản.

2.5. Kinh nghiệm quản lý quốc tế

Trên thế giới, pháp luật về giao thông đường thủy (bao gồm hàng hải và đường thủy nội địa) có nhiều mô hình khác nhau. Nhiều quốc gia ban hành một luật chung điều chỉnh cả giao thông đường biển và đường sông:

Bỉ: Bộ luật Hàng hải Bỉ (Belgian Code of - BCN) được xây dựng thành một bộ luật thống nhất nhằm hợp nhất và hiện đại hóa hệ thống pháp luật vốn trước đây phân tán trong nhiều văn bản rời rạc; Bộ luật này điều chỉnh toàn bộ lĩnh vực hàng hải trên biển (maritime) và hàng hải nội địa/đường thủy (inland), đồng thời bao quát cả các hoạt động liên quan đến cảng. Về cấu trúc, BCN vận hành theo mô hình “chung và riêng”: Sách I đóng vai trò như luật khung chung, đặt ra các quy tắc nền tảng áp dụng cho mọi hoạt động hàng hải như hệ thống khái niệm pháp lý (tàu thuyền, chủ tàu, thuyền trưởng...), Sách 2 Hàng hải, Sách 3 đường thủy. Cách tiếp cận này mang lại lợi ích rõ rệt về minh bạch, dễ tiếp cận, bảo đảm nhất quán khái niệm và chế định cốt lõi, đồng thời tăng hiệu quả điều chỉnh đối với cả tàu biển lớn lẫn phương tiện đường thủy nội địa - phù hợp với đặc điểm của Bỉ là quốc gia có mạng lưới đường thủy dày đặc và vùng biển quan trọng.

Ý: Bộ luật Hàng hải Ý (Codice della Navigazione) thống nhất hàng hải trên biển (navigazione marittima) và nội địa (navigazione interna) trong một văn bản pháp lý duy nhất. Trên nền tảng đó, Bộ luật xây dựng một “khung” quy phạm chung gồm các quy định cốt lõi về tàu thuyền (quốc tịch, đăng ký, đăng kiểm, sở hữu, thế chấp), thuyền trưởng (địa vị pháp lý, quyền hạn, trách nhiệm đối với tàu, hàng hóa và con người), thủy thủ đoàn (quan hệ lao động và quyền - nghĩa vụ), cùng các quy tắc về tổ chức và hoạt động hàng hải như an toàn, quản lý cảng, hoa tiêu, cứu hộ - cứu nạn và xử lý tai nạn hàng hải (đâm va, tổn thất, hư hỏng chung) theo các nguyên tắc chung. Đồng thời, các chế định về trách nhiệm dân sự (đặc biệt là nguyên tắc giới hạn trách nhiệm chủ tàu) và bảo hiểm cũng được định hình như một khuôn khổ thống nhất. Nhìn chung, đây là ví dụ điển hình của hệ thống pháp luật “một bộ luật - hai lĩnh vực”, trong đó các quy định chung tạo nền tảng pháp lý thống nhất và được bổ sung bằng các chương mục chuyên biệt cho từng loại hình vận tải.

New Zealand: Hệ thống pháp luật điều chỉnh hoạt động hàng hải và đường thủy tại New Zealand không được xây dựng theo mô hình một bộ luật hàng hải đơn nhất, mà được tổ chức dưới dạng một tổng thể các đạo luật, quy định và quy tắc quản lý do cơ quan trung ương và chính quyền địa phương ban hành, bảo đảm bao quát đồng thời yêu cầu về an toàn, an ninh (Maritime Security Act 2004), bảo vệ môi trường và quản lý hoạt động trên các vùng nước. Về nền tảng pháp lý, đạo luật trung tâm của hệ thống là Maritime Transport Act 1994, quy định các nội dung cốt lõi về an toàn tàu thuyền, thuyền viên và hoạt động hàng hải, cơ chế phòng ngừa ô nhiễm từ tàu, trách nhiệm pháp lý và bồi thường, đồng thời xác lập thẩm quyền của lực lượng thanh tra hàng hải. Song song với đó, các đạo luật chuyên ngành khác được vận dụng nhằm kiểm soát rủi ro theo cách tiếp cận đa lĩnh vực, trong đó Biosecurity Act 1993 đặt trọng tâm ngăn chặn sinh vật ngoại lai xâm hại đối với tàu thuyền quốc tế; Resource Management Act 1991 quản lý tác động môi trường của cơ sở cảng, công trình ngoài khơi và hoạt động trên biển; Health and Safety at Work Act 2015 điều chỉnh yêu cầu về an toàn, sức khỏe nghề nghiệp đối với nơi làm việc, bao gồm cả trên tàu và tại cơ sở hàng hải. Đồng thời, Local Government Act 2002 tạo cơ sở để các hội đồng địa phương ban hành các quy định quản lý hoạt động trên vùng nước thuộc phạm vi quản lý. Đối với vùng nước nội địa và hoạt động giải trí, trên cơ sở Maritime Transport Act 1994, các quy tắc điều chỉnh thường được thể hiện trong các điều lệ của hội đồng địa phương, tập trung vào quy định tốc độ, khu vực hạn chế hoặc cấm một số hoạt động, quy tắc nhường đường, yêu cầu về thiết bị an toàn như áo phao, cũng như quy định về tiếng ồn và khung thời gian hoạt động, qua đó bảo đảm trật tự, an toàn và giảm xung đột khai thác trên mặt nước.

Indonesia: Indonesia áp dụng mô hình hợp nhất pháp luật về giao thông đường thủy. Luật số 17/2008 về Hàng hải (Luật Pelayaran) của Indonesia điều chỉnh toàn diện hoạt động giao thông trên các vùng nước, bao gồm cả vận tải biển lẫn vận tải sông, hồ trong lãnh thổ. Luật này đã định nghĩa “*perairan Indonesia*” (vùng nước Indonesia) bao gồm cả vùng nước nội địa như sông, hồ, kênh, rạch

(Điều 4). Tại ngay Chương I, Luật đã quy định các loại hình vận tải chịu quản lý chung bởi Luật này bao gồm vận tải đường biển, vận tải đường sông và hồ, và vận tải phà (Điều 4,5,6,8,9,11,28, Chương 6). Luật dành một chương riêng về “Vận tải sông và hồ”; ví dụ Điều 18 quy định hoạt động vận tải trên sông, hồ trong nước Indonesia phải sử dụng tàu mang cờ Indonesia đáp ứng yêu cầu an toàn kỹ thuật như với tàu biển. Mô hình này giúp Indonesia dễ dàng thực hiện chính sách cả biển lẫn sông hồ trên tất cả vùng nước và tạo khung quản lý đồng bộ từ trung ương.

Thái Lan: Ở Thái Lan, nếu hiểu theo nghĩa một “luật khung chung” điều chỉnh hoạt động điều hướng trong toàn bộ vùng nước thuộc chủ quyền, đạo luật trung tâm là Navigation in Thai Waters Act, B.E. 2456 (1913) (ban hành thời Rama VI và đã được sửa đổi nhiều lần). Luật này áp dụng trong vùng nước của Thái Lan (Thai waters), được định nghĩa là toàn bộ vùng nước trong phạm vi chủ quyền của Thái Lan (và trong một số trường hợp cụ thể còn mở rộng tới vùng tiếp giáp). Vì vậy, về thực chất, đây là đạo luật có phạm vi bao trùm cả giao thông đường biển lẫn đường thủy nội địa (sông/kênh trong lãnh thổ). Về mục tiêu, luật nhấn mạnh điều chỉnh giao thông trên các tuyến đường thủy và việc sử dụng vùng nước, đặc biệt nhằm ngăn ngừa hành vi gây ảnh hưởng hoặc cản trở tuyến giao thông đường thủy (public traveling router and danger to navigation); đồng thời có các quy định xử lý các hành vi đổ/xả xuống sông, kênh... và cả biển gây bồi lắng hoặc ô nhiễm (trừ khi được cơ quan cảng vụ cho phép).

Kinh nghiệm các quốc gia về việc hợp nhất luật (hàng hải và đường thủy nội địa) cho thấy:

- *Tính quản lý:* việc hợp nhất luật gồm cả lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa có tính thống nhất cao trong công tác quản lý hơn so với việc phân tách luật riêng.

- *Cấu trúc pháp luật:* Việc hợp nhất luật sẽ tạo thành một luật khung, mang tính khái quát cao, dưới luật khung là các quy định pháp luật điều chỉnh từng lĩnh vực riêng biệt (về cảng, bến; thuyền viên và phương tiện; an toàn, an ninh; logistics,...).

- *Giải quyết xung đột pháp luật:* Việc hợp nhất luật giúp cho việc thống nhất về thuật ngữ, khái niệm, giải thích từ ngữ trong một văn bản luật; giải quyết được những xung đột, chồng chéo, giao thoa, chồng lấn,... trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.

Việc tách luật tại hai hoặc nhiều luật riêng rẽ dẫn đến có sự xung đột pháp luật; chồng chéo, chồng lấn về chức năng, nhiệm vụ và trong công tác quản lý,... Vì vậy, hợp nhất Bộ luật HHVN và Luật GTĐTND là một quyết định quan trọng, mang lại nhiều lợi ích thiết thực về quản lý nhà nước, hiệu quả đầu tư và hội nhập quốc tế. Một Bộ luật hợp nhất sẽ tạo nền tảng pháp lý vững chắc, minh bạch, từ đó tối ưu hóa nguồn lực và tạo động lực mới cho hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa phát triển bền vững trong giai đoạn kỷ nguyên vươn mình của

dân tộc.

Với cơ sở chính trị, pháp lý và thực tiễn như trên, việc xây dựng Dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam để thay thế Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004 và các sửa đổi, bổ sung (sau đây gọi tắt là Bộ luật) là hết sức cần thiết để tạo hành lang pháp lý cho phát triển hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa theo hướng tinh gọn, hiện đại, hiệu quả, đồng bộ, đảm bảo phù hợp với quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025.

II. MỤC ĐÍCH BAN HÀNH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG DỰ ÁN

1. Mục đích ban hành văn bản

Việc xây dựng Dự án Bộ luật nhằm thể chế hóa chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước, tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường thủy nội địa; thực hiện cam kết của Việt Nam với cộng đồng quốc tế; thu gọn hệ thống pháp luật chuyên ngành; xử lý dứt điểm tình trạng đan xen giữa 02 lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, tạo thuận lợi cho quá trình tra cứu, áp dụng; tăng cường hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước lĩnh vực hàng hải, giao thông đường thủy nội địa; khắc phục những vướng mắc, bất cập; đề xuất các giải pháp để giải quyết các vấn đề mới, vấn đề phát sinh; khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho sự phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập quốc tế, đảm bảo quốc phòng - an ninh trong kỷ nguyên mới, kỷ nguyên vươn mình của dân tộc.

2. Quan điểm xây dựng

Việc xây dựng Bộ luật được thực hiện trên các quan điểm sau đây:

(1) Phù hợp với Hiến pháp, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước;

(2) Đảm bảo sự tương thích với các Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường thủy nội địa trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực và tuân thủ các quy định chung trong khuôn khổ các điều ước quốc tế; bảo vệ chủ quyền, an ninh trên biển nói riêng và chủ quyền, an ninh quốc gia nói chung;

(3) Phát huy những ưu điểm của Bộ luật HHVN 2015, Luật GTĐTNĐ 2004 (sửa đổi, bổ sung năm 2014); bổ sung, thay thế các nội dung không còn phù hợp, cản trở sự phát triển của lĩnh vực hàng hải, giao thông đường thủy nội địa; thu gọn hệ thống pháp luật chuyên ngành, tham mưu xây dựng luật chỉ quy định những vấn đề khung, có tính nguyên tắc; xử lý dứt điểm tình trạng đan xen giữa 02 lĩnh vực, ngành, tạo thuận lợi cho quá trình tra cứu, áp dụng; tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển ngành hàng hải, giao thông đường thủy nội địa của các nước tiên tiến trên thế giới;

(4) Thúc đẩy hoạt động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa trên nguyên tắc an toàn - chất lượng - hiện đại - chuyên nghiệp - minh bạch. Phát triển hoạt

động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa theo cơ chế thị trường, định hướng xã hội chủ nghĩa; tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp. Tạo cơ chế mở để thu hút các nguồn lực ngoài nhà nước, các doanh nghiệp tham gia đầu tư kinh doanh hoạt động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước;

(5) Tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, cải thiện môi trường kinh doanh tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp; tăng cường phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước; nâng cao hiệu quả chất lượng công tác phòng chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực trong quản lý nhà nước về hàng hải, giao thông đường thủy nội địa;

(6) Tạo đột phá trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số, chuyển đổi xanh gắn với bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu và phát triển bền vững trong hoạt động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN

1. Thực hiện Nghị quyết số 1313/NQ-UBTVQH15 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội 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 và 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 của Ủy ban thường vụ Quốc hội 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, trong đó, có nhiệm vụ rà soát, nghiên cứu, đề xuất sửa đổi, bổ sung Bộ luật HHVN và Luật GTĐTND.

Trên cơ sở đó, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện báo cáo công tác tổng kết thi hành Bộ luật HHVN và Luật GTĐTND, trong đó, ngoài việc ghi nhận những kết quả tích cực trong thực tiễn triển khai quy định tại Bộ luật và Luật, báo cáo cũng đánh giá những khó khăn, vướng mắc và định hướng sửa đổi, bổ sung các quy định cho phù hợp.

2. Ngày 28/4/2025, Đảng ủy Bộ Xây dựng đã ban hành Kết luận số 08-KL/ĐU Kết luận của Ban Thường vụ Đảng ủy Bộ Xây dựng thống nhất chủ trương xây dựng Bộ luật.

3. Ngày 06/6/2025, Bộ Xây dựng đã có văn bản số 4686/BXD-PC gửi Bộ Tư pháp đề xuất xây dựng Bộ luật vào chương trình lập pháp năm 2026. Tại Nghị quyết số 105/2025/NQ-UBTVQH15 ngày 26/9/2025 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi) đã được đưa vào chương trình lập pháp năm 2026, trình Quốc hội xem xét thông qua tại Kỳ họp thứ 2 Quốc hội khóa XVI (tháng 10/2026).

4. Ngày 10/11/2025, Bộ Xây dựng đã có văn bản số 13141/BXD-PC gửi các bộ, ngành, địa phương, cơ quan của Quốc hội, Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các cơ quan có liên quan để xin ý kiến đối với hồ sơ chính sách Bộ luật Hàng hải Việt Nam; trên cơ sở ý kiến góp ý Bộ xây dựng đã tiếp thu, giải

trình đầy đủ các ý kiến góp ý và chỉnh lý hồ sơ chính sách Bộ luật.

5. Ngày 14/11/2025, Bộ Xây dựng đã tổ chức Hội nghị tham vấn Thường trực Hội đồng Dân tộc, Thường trực các Ủy ban của Quốc hội, các Bộ, cơ quan ngang Bộ theo quy định. Trên cơ sở ý kiến tham vấn, Bộ Xây dựng đã tổng hợp, tiếp thu, giải trình đầy đủ các ý kiến tham vấn.

6. Thực hiện đăng tải lên Cổng thông tin điện tử của Bộ Xây dựng đối với: dự thảo hồ sơ chính sách Bộ luật; bản tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý của các đối tượng chịu sự tác động; bản tiếp thu, giải trình ý kiến tham vấn chính sách; nội dung truyền thông chính sách.

7. Ngày 29/12/2025, Bộ Xây dựng đã có văn bản số 16071/BXD-PC gửi Bộ Tư pháp đề nghị thẩm định chính sách. Bộ Tư pháp đã có báo cáo thẩm định số 17/BCTĐ-BTP ngày 18/01/2026 thẩm định đối với hồ sơ chính sách Bộ luật. Trên cơ sở ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp, Bộ Xây dựng đã tiếp thu, giải trình đầy đủ ý kiến thẩm định và hoàn thiện hồ sơ chính sách Bộ luật.

8. Ngày 01/4/2026, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 77/NQ-CP ngày 01/4/2026 về việc phê duyệt chính sách của Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi). Trên cơ sở đó, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam đã tập trung xây dựng Hồ sơ dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam.

(Các công việc sẽ tiếp tục Bổ sung trong các giai đoạn tiếp theo).

IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ ÁN

1. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng

a) Phạm vi của dự án

Dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam có phạm vi điều chỉnh liên quan đến hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa bao gồm các quy định về kết cấu hạ tầng, tàu thuyền, thuyền viên, vận tải, an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, quản lý nhà nước về hàng hải, giao thông đường thủy nội địa và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu thuyền vào mục đích kinh tế, văn hóa, xã hội, thể thao và nghiên cứu khoa học.

Dự thảo Bộ luật dự kiến không điều chỉnh đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ và cảng cá, trừ các trường hợp quy định cụ thể.

b) Đối tượng áp dụng

Bộ luật này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam; tổ chức, cá nhân nước ngoài liên quan đến hoạt động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa tại Việt Nam.

2. Bố cục của dự thảo văn bản

Dự thảo Bộ luật được xây dựng với kết cấu gồm 20 Chương, 188 Điều, cụ thể:

- Chương I (từ Điều 1 đến Điều 15) quy định chung các nội dung liên quan đến phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, giải thích từ ngữ, nội dung, trách nhiệm quản lý nhà nước chung trong toàn ngành, lĩnh vực.

- Chương II (từ Điều 16 đến Điều 55) quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và cảng cạn.

- Chương III (từ Điều 56 đến Điều 84) quy định về quản lý tàu thuyền, trong đó gồm 05 điều, về phân loại tàu biển, tàu sông; 04 điều về đăng ký tàu thuyền; 08 điều đăng kiểm tàu thuyền; 04 điều quy định về các loại giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển; tàu sông; 04 điều về chuyển quyền sở hữu tàu biển; thế chấp tàu biển Việt Nam và 04 liên quan đến quyền cầm giữ hàng hải.

- Chương IV (từ Điều 85 đến Điều 91) quy định về thuyền bộ tàu biển, tàu sông gồm các nội dung về tiêu chuẩn, chính sách đối với thuyền viên, quyền, nghĩa vụ và điều kiện làm việc của thuyền viên.

- Chương V (từ Điều 91 đến Điều 98) quy định về công nghiệp tàu thủy, bao gồm các quy định liên quan đến hoạt động đóng tàu, hoán cải, sửa chữa, phá dỡ tàu và công nghiệp phụ trợ tàu thủy.

- Chương VI (từ Điều 99 đến Điều 100) quy định chung về hoạt động vận tải và dịch vụ, bao gồm quy định khái niệm vận tải biển và vận tải đường thủy nội địa; quyền vận tải biển nội địa, vận tải thủy nội địa và hoạt động dịch vụ tại vùng biển và nội thủy Việt Nam.

- Chương VII (từ Điều 101 đến Điều 115) quy định các nội dung liên quan đến hoạt động vận tải hàng hóa, hành khách bằng đường biển.

- Chương VIII (từ Điều 116 đến Điều 120) quy định quy định các nội dung liên quan đến hoạt động vận tải hàng hóa, hành khách bằng đường thủy nội địa.

- Chương IX (từ Điều 121 đến Điều 124) quy định quy định các nội dung đặc thù trong lĩnh vực hàng hải, bao gồm các vấn đề liên quan đến tổn thất chung, tổn thất riêng.

- Chương X (từ Điều 125 đến Điều 133) quy định vấn đề bảo hiểm nhằm hoàn thiện khung pháp lý về bảo hiểm chuyên ngành trong vận tải hàng hải, đường thủy nội địa.

- Chương XI (từ Điều 134 đến Điều 154) quy định các loại dịch vụ liên quan hỗ trợ hoạt động vận tải, khai thác tàu thuyền và hoạt động cảng, tức là nhóm dịch vụ logistics - kỹ thuật - hỗ trợ khai thác trong chuỗi vận tải, bao gồm hoa tiêu, lai dắt,...

- Chương XII (từ Điều 155 đến Điều 158) quy định quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa.

- Chương XIII (từ Điều 159 đến Điều 161) quy định an toàn, an ninh hàng hải và đường thủy nội địa.

- Chương XIV (từ Điều 162 đến Điều 163) quy định điều tra tai nạn, kháng nghị hàng hải và kháng nghị đường thủy nội địa: gồm 02 Điều về Điều tra tai nạn, Kháng nghị hàng hải và Kháng nghị đường thủy nội địa.

- Chương XV (từ Điều 164 đến Điều 169) quy định việc tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ tàu thuyền, ứng phó sự cố khẩn cấp trong hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa gồm 03 Mục (Mục tìm kiếm và cứu nạn, mục cứu hộ hàng hải và đường thủy nội địa, mục ứng phó thiên tai và sự cố tràn dầu trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa).

- Chương XVI (từ Điều 170 đến Điều 174) quy định giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải.

- Chương XVII (từ Điều 175 đến Điều 181) quy định tạm giữ, bắt giữ tàu biển.

- Chương XVIII (từ Điều 182 đến Điều 184) quy định các nội dung liên quan đến tài sản chìm đắm, nghĩa vụ của chủ sở hữu tài sản chìm đắm, thẩm quyền xử lý tài sản chìm đắm.

- Chương XIX (từ Điều 185 đến Điều 187) quy định việc giải quyết tranh chấp trong hoạt động hàng hải.

- Chương XX (Điều 188) quy định điều khoản thi hành.

3. Nội dung cơ bản

Dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam được xây dựng trên cơ sở hợp nhất Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 và các sửa đổi, bổ sung, do vậy, nội dung các quy định đều đã được kế thừa, điều chỉnh cho phù hợp với nguyên tắc chỉ quy định những vấn đề khung, những vấn đề có tính nguyên tắc thuộc thẩm quyền của Quốc hội.

Trên cơ sở dự thảo Bộ luật gồm 188 Điều, trong đó có:

- Số điều kế thừa, giữ nguyên từ Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Luật Giao thông đường thủy nội địa: 62 Điều;

- Số điều sửa đổi, bổ sung riêng của Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Luật Giao thông đường thủy nội địa: 58 Điều;

- Số điều sửa đổi, bổ sung trên cơ sở gộp nội dung của Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Luật Giao thông đường thủy nội địa: 30 Điều;

- Số điều bổ sung mới: 38 Điều;

- Số điều bãi bỏ của Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Luật Giao thông đường thủy nội địa: 42 Điều;

- Số điều được chuyển quy định ở văn bản dưới Bộ luật: 144 Điều.

3.1. Các nội dung sửa đổi, hoàn thiện

3.1.1. Đối với nhóm các quy định chung

Dự thảo Bộ luật đã sửa đổi toàn diện về phạm vi điều chỉnh và mô hình quản lý, phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng được sửa đổi theo hướng mở rộng và hợp nhất. Dự thảo xác lập một phạm vi điều chỉnh chung bao trùm cả hàng hải và đường thủy nội địa, đồng thời làm rõ mối quan hệ giữa luật chuyên ngành với các lĩnh vực có liên quan như logistics, vận tải đa phương thức, tìm kiếm cứu nạn, bảo vệ môi trường và an ninh, an toàn giao thông vận tải thủy. Việc hợp nhất này nhằm khắc phục tình trạng phải viện dẫn và áp dụng song song nhiều văn bản luật trong cùng một hoạt động vận tải thủy.

Một điểm đổi mới quan trọng là việc chuẩn hóa hệ thống giải thích từ ngữ. Dự thảo đã rà soát, kế thừa và tích hợp các khái niệm của hai luật hiện hành, đồng thời bổ sung các khái niệm mới phản ánh sự phát triển của thực tiễn như chuỗi logistics, vận tải thủy kết nối đa phương thức, khu vực giao thoa biển - sông, dịch vụ hỗ trợ vận tải thủy... Việc chuẩn hóa thuật ngữ giúp tạo ngôn ngữ pháp lý thống nhất, hạn chế cách hiểu khác nhau giữa các cơ quan quản lý và chủ thể hoạt động.

Dự thảo cũng bổ sung các nguyên tắc quản lý và phát triển hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa theo hướng hiện đại, bền vững và hội nhập quốc tế. So với các quy định trước đây vốn được thiết kế riêng cho từng lĩnh vực, dự thảo đã thiết lập các nguyên tắc chung như bảo đảm an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, phát triển bền vững, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số, và thúc đẩy xã hội hóa đầu tư. Đây là nền tảng định hướng xuyên suốt trong toàn dự thảo.

Ngoài ra, cơ chế quản lý nhà nước được quy định theo hướng rõ ràng hơn về phân công, phân cấp và phối hợp giữa các cơ quan quản lý trong cùng một hệ thống pháp luật thống nhất. Nội dung này nhằm xử lý bất cập thực tiễn khi trước đây thẩm quyền quản lý giữa hai lĩnh vực còn giao thoa, thiếu cơ chế phối hợp hiệu quả.

3.1.2. Đối với nhóm các quy định liên quan đến kết cấu hạ tầng

Chương II của dự thảo Bộ luật được sửa đổi, bổ sung theo hướng hợp nhất và tái cấu trúc toàn diện các quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa trên cơ sở kế thừa Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa, đồng thời khắc phục tình trạng phân tán, chồng chéo giữa hai hệ thống pháp luật hiện hành. Nếu như trước đây hạ tầng hàng hải và hạ tầng đường thủy nội địa được điều chỉnh theo hai logic độc lập, với hệ thống khái niệm, phân loại và cơ chế quản lý riêng biệt, thì dự thảo đã xây dựng cách tiếp cận thống nhất đối với kết cấu hạ tầng giao thông vận tải thủy, bao gồm luồng, tuyến, vùng nước, cảng, bến và các công trình bảo đảm an toàn. Việc chuẩn hóa thuật ngữ và thiết lập khung pháp lý chung góp phần xử lý các khu vực giao thoa như cửa sông, hành lang vận tải lớn, nơi trước đây thường phát sinh lúng túng trong xác định thẩm quyền và chế độ quản lý.

Một điểm mới quan trọng là cơ cấu lại nội dung theo trình tự logic: từ quy

định chung đến quy hoạch, đầu tư, khai thác, bảo trì và bảo vệ kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn. Các quy định mang tính luật khung, vừa kế thừa nội dung hiện hành, vừa bổ sung các yếu tố mới đáp ứng nhu cầu thực tiễn, tạo cơ sở cho việc hướng dẫn chi tiết tại các nghị định.

Đối với hệ thống cảng, bến, Chương II đã tích hợp các quy định trước đây đang tồn tại song song trong hai luật, hình thành khung pháp lý thống nhất về phân loại, công bố, đầu tư, khai thác và quản lý cảng biển, cảng, bến thủy nội địa và cảng cạn. Việc sửa đổi này không chỉ khắc phục sự khác biệt về điều kiện đầu tư và cơ chế quản lý giữa các loại cảng, bến mà còn tạo nền tảng pháp lý cho phát triển mạng lưới cảng theo hướng kết nối chuỗi logistics và vận tải đa phương thức.

Bên cạnh đó, dự thảo bổ sung và hoàn thiện các quy định về quy hoạch và phát triển kết cấu hạ tầng theo hướng tích hợp với quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia và quy hoạch vùng, bảo đảm tính đồng bộ giữa luồng tuyến, cảng bến và hành lang vận tải. Cơ chế xã hội hóa đầu tư và khai thác hạ tầng cũng được thiết kế lại theo hướng thống nhất, minh bạch, tạo điều kiện huy động nguồn lực ngoài ngân sách cho phát triển luồng tuyến và cảng bến.

3.1.3. Đối với quy định về quản lý phương tiện (tàu thuyền).

Dự thảo đã sửa đổi theo hướng thống nhất chế độ pháp lý. Các quy định về đăng ký, đăng kiểm, cấp giấy chứng nhận được áp dụng chung cho cả tàu biển và tàu thủy nội địa, thay thế hai hệ thống tiêu chuẩn trước đây, cụ thể:

- Sửa đổi, hoàn thiện quy định về phân loại tàu thuyền, bổ sung tàu sông, thống nhất phạm vi điều chỉnh giữa hàng hải và đường thủy nội địa.

- Hoàn thiện quy định về đăng ký tàu thuyền theo hướng gộp giữa tàu biển và tàu sông, phân định rõ đăng ký quốc tịch và đăng ký hành chính.

- Sửa đổi quy định về đăng kiểm theo hướng tiếp cận thống nhất, tăng cường xã hội hóa thông qua tổ chức đăng kiểm được công nhận.

- Hoàn thiện quy định về giấy chứng nhận và tài liệu tàu thuyền theo hướng đơn giản, phù hợp thông lệ quốc tế và điều kiện thực tế.

- Giữ nguyên và hoàn thiện các quy định về chuyển quyền sở hữu, thế chấp và quyền cầm giữ hàng hải, bảo đảm ổn định pháp lý.

- Bổ sung, hoàn thiện quy định về công nghiệp tàu thủy, tạo cơ sở pháp lý cho phát triển ngành.

- Tách nội dung giải thích từ ngữ về Chương I, đồng thời rà soát, lược bỏ các quy định trùng lặp, kỹ thuật để bảo đảm thống nhất hệ thống pháp luật.

3.1.4. Đối với quy định về quản lý thuyền viên và người điều khiển phương tiện

Dự thảo đã hoàn thiện theo hướng chuẩn hóa tiêu chuẩn, điều kiện hành nghề và trách nhiệm pháp lý áp dụng chung cho tàu biển và tàu sông, cập nhật tiêu

chuẩn, điều kiện và quản lý thuyền viên. Các quy định này được xây dựng theo hướng tiệm cận chuẩn quốc tế đối với thuyền viên tàu biển, đồng thời vẫn phù hợp với điều kiện thực tế trong nước.

3.1.5. Đối với nhóm các quy định về hoạt động vận tải

Dự thảo đã sửa đổi, bổ sung các quy định về vận tải và dịch vụ theo hướng luật quy định mang tính nguyên tắc, khung chung; các nội dung chi tiết, kỹ thuật giao Chính phủ quy định tại nghị định, bảo đảm tính linh hoạt và phù hợp thực tiễn. Cụ thể:

- Về quyền vận tải nội địa: hoàn thiện quy định về quyền vận tải nội địa theo hướng quy định đầy đủ quyền vận tải biển nội địa, quyền vận tải thủy nội địa và hoạt động cung ứng dịch vụ trong vùng biển Việt Nam.

- Về hợp đồng vận tải bằng đường biển: sửa đổi, bổ sung các quy định về hợp đồng vận tải hàng hóa, hành khách và hành lý, một số nội dung chi tiết chuyển xuống quy định tại Nghị định.

- Về thời hiệu khởi kiện đối với hàng hóa: Sửa đổi quy định về thời hiệu khởi kiện đối với hàng hóa theo hướng phù hợp với Luật Thương mại và thông lệ quốc tế, bảo đảm tính thống nhất của hệ thống pháp luật và thuận lợi trong giải quyết tranh chấp.

- Về bảo hiểm và tổn thất chung: sửa đổi, hoàn thiện các quy định liên quan đến bảo hiểm hàng hải và tổn thất chung theo hướng phù hợp với pháp luật về kinh doanh bảo hiểm và thực tiễn khai thác; bảo đảm rõ ràng về nguyên tắc phân bổ tổn thất, trách nhiệm các bên. Sửa đổi nội dung giao Chính phủ quy định về tổn thất chung để hướng dẫn việc phân bổ tổn thất chung.

- Về hoa tiêu hàng hải: sửa đổi quy định về hoa tiêu theo hướng chỉ quy định tuyển hoa tiêu bắt buộc để phù hợp với thực tế dẫn tàu.

- Về dịch vụ đại lý tàu biển, lai dắt tàu biển: sửa đổi theo hướng bãi bỏ các quy định về điều kiện kinh doanh, bảo đảm thống nhất với pháp luật về đầu tư; đồng thời giữ lại các quy định cần thiết liên quan đến tiêu chuẩn kỹ thuật, an toàn, an ninh và trách nhiệm pháp lý của các chủ thể cung cấp dịch vụ.

3.1.6. Đối với nhóm các quy định về an ninh, an toàn, tìm kiếm cứu nạn

Quy định về an toàn, an ninh được thiết kế lại theo hướng tích hợp, mở rộng phạm vi áp dụng cho toàn bộ tuyến vận tải thủy, đặc biệt khu vực giao thoa biển – sông, đồng thời bổ sung cơ chế phối hợp liên ngành, chia sẻ thông tin và quản lý rủi ro theo chuẩn mực quốc tế. Trên cơ sở đó, quy định về điều tra tai nạn và kháng nghị được hợp nhất thành một khuôn khổ chung, thống nhất quy trình, tăng cường tính minh bạch, khách quan và bảo đảm cơ chế phối hợp giữa các lực lượng chức năng.

Cùng với đó, các quy định về tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ và ứng phó sự cố khẩn cấp được xây dựng theo mô hình điều phối thống nhất, làm rõ trách nhiệm

của các cơ quan, lực lượng và doanh nghiệp, đồng thời bổ sung nội dung ứng phó thiên tai, sự cố môi trường và tràn dầu phù hợp với bối cảnh rủi ro gia tăng. Các quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự, tạm giữ và bắt giữ tàu biển tiếp tục được kế thừa nhưng được điều chỉnh để bảo đảm thống nhất với hệ thống pháp luật chung, làm rõ phạm vi áp dụng, thẩm quyền và trình tự thủ tục, tăng tính minh bạch và bảo vệ quyền lợi hợp pháp của các bên. Bên cạnh đó, quy định về tài sản chìm đắm được hoàn thiện theo hướng tăng trách nhiệm của chủ sở hữu, nâng cao hiệu quả xử lý nhằm bảo đảm an toàn giao thông và bảo vệ môi trường.

Cuối cùng, cơ chế giải quyết tranh chấp được củng cố theo hướng đa dạng hóa phương thức (thương lượng, hòa giải, trọng tài, tòa án) và bảo đảm phù hợp thông lệ quốc tế.

3.2. Các nội dung bổ sung

3.2.1. Đối với nhóm các quy định chung

Dự thảo đã bổ sung nhiều nội dung mới, trong đó nổi bật là chính sách phát triển xanh và bền vững. Tại điều quy định về nguyên tắc phát triển đã bổ sung yêu cầu giảm phát thải, sử dụng năng lượng sạch, phát triển cảng xanh, logistics xanh. Đây là nội dung hoàn toàn mới so với các luật hiện hành.

Trong lĩnh vực chuyển đổi số, dự thảo bổ sung quy định về xây dựng cơ sở dữ liệu ngành, kết nối với hệ thống dữ liệu quốc gia và ứng dụng công nghệ số trong quản lý, điều hành. Việc thừa nhận chứng từ điện tử là một bước cụ thể hóa quan trọng.

3.2.2. Đối với nhóm các quy định liên quan đến kết cấu hạ tầng

Trước hết, dự thảo lần đầu tiên thiết lập khung pháp lý về quản lý hệ thống giao thông vận tải đường thủy theo thời hạn đầu tư của kết cấu hạ tầng. Theo đó, hoạt động quy hoạch, đầu tư, quản lý, khai thác, bảo trì, nâng cấp và kết thúc khai thác được nhìn nhận như một chu trình thống nhất, có sự liên kết trách nhiệm giữa các cơ quan quản lý và chủ thể khai thác. Hai luật hiện hành chủ yếu quy định theo từng giai đoạn riêng lẻ, chưa hình thành cách tiếp cận theo thời hạn tài sản hạ tầng ở cấp luật.

Một nội dung mới đáng chú ý khác là quy định về quản lý hành lang an toàn và không gian phát triển giao thông vận tải đường thủy. Dự thảo đưa ra yêu cầu bảo vệ quỹ đất, quỹ mặt nước và không gian phát triển dài hạn của hệ thống luồng tuyến, cảng, bến và khu neo đậu. Đây là nội dung chưa được quy định đầy đủ trước đây, trong khi thực tiễn cho thấy tình trạng lấn chiếm hành lang bảo vệ, thu hẹp không gian phát triển hạ tầng diễn ra phổ biến và gây nhiều hệ lụy cho quy hoạch dài hạn.

Dự thảo cũng bổ sung cơ chế quản lý thống nhất các điểm kết nối giữa hạ tầng giao thông vận tải đường thủy với hạ tầng giao thông khác. Lần đầu tiên, các điểm kết nối với đường bộ, đường sắt, cảng hàng không, cảng cạn và trung tâm logistics được đặt trong khuôn khổ điều chỉnh của luật, nhằm bảo đảm tính đồng

bộ của mạng lưới vận tải quốc gia. Nội dung này vượt ra ngoài phạm vi của hai luật hiện hành vốn chỉ tập trung vào hạ tầng trong từng lĩnh vực riêng.

Một điểm mới quan trọng là quy định về cơ chế điều phối phát triển hệ thống cảng, bến theo mạng lưới. Dự thảo đặt ra nguyên tắc quản lý theo cụm cảng, chuỗi cảng và vai trò chức năng của từng loại cảng trong mạng lưới vận tải thủy, thay vì chỉ quản lý từng cảng, bến như các quy định trước đây. Cách tiếp cận này nhằm khắc phục tình trạng phát triển manh mún, cạnh tranh không lành mạnh và thiếu định hướng dài hạn trong phát triển hệ thống cảng, bến.

Đồng thời, dự thảo cũng bổ sung quy định về quản lý rủi ro và khả năng chống chịu của hạ tầng giao thông vận tải đường thủy trước biến đổi khí hậu và thiên tai. Đây là nội dung hoàn toàn mới, phản ánh yêu cầu cấp thiết trong bối cảnh gia tăng rủi ro thiên tai, nước biển dâng và thay đổi điều kiện thủy văn. Việc đưa nội dung này vào cấp luật giúp hình thành cơ sở pháp lý cho các tiêu chuẩn kỹ thuật và kế hoạch đầu tư thích ứng dài hạn.

3.2.3. Đối với quy định về quản lý phương tiện (tàu thuyền).

Một điểm mới đáng chú ý là việc bổ sung chế định về công nghiệp tàu thủy. Từ Điều 92 đến Điều 98 dự thảo quy định toàn diện về đóng mới, sửa chữa, phá dỡ tàu và phát triển công nghiệp phụ trợ. Đây là nội dung trước đây chưa được điều chỉnh đầy đủ trong các luật hiện hành.

- Bổ sung khái niệm tàu sông, tàu sông Việt Nam để làm rõ phạm vi điều chỉnh.

- Bổ sung quy định về đăng kiểm tàu sông, công trình dầu khí trên biển và công trình năng lượng tái tạo ngoài khơi.

- Bổ sung quy định về giấy chứng nhận, tài liệu đối với tàu sông và các phương tiện thủy khác.

- Bổ sung quy định riêng đối với thuyền viên tàu sông, bảo đảm phù hợp đặc thù hoạt động.

- Bổ sung quy định về công nghiệp tàu thủy, bao gồm đóng mới, sửa chữa, hoán cải và các hoạt động liên quan.

- Bổ sung quy định về hệ thống quản lý an toàn, sức khỏe nghề nghiệp và bảo vệ môi trường (HSE) trong công nghiệp tàu thủy.

3.2.4. Đối với quy định về quản lý thuyền viên và người điều khiển phương tiện

Dự thảo xây dựng khung quản lý nguồn nhân lực vận tải thủy theo hướng tích hợp giữa thuyền viên tàu biển và người điều khiển phương tiện thủy nội địa. Nếu trước đây hai nhóm đối tượng này được điều chỉnh bởi hai hệ thống quy định tách biệt, thì dự thảo đã đặt nền tảng cho một hệ thống quản lý thống nhất, trong đó xác lập nguyên tắc tương thích, liên thông và công nhận lẫn nhau giữa các tiêu chuẩn

năng lực, đào tạo và cấp chứng chỉ.

Dự thảo cũng bổ sung quy định về quản lý dữ liệu và hồ sơ điện tử của thuyền viên và người điều khiển phương tiện. Lần đầu tiên, yêu cầu xây dựng cơ sở dữ liệu quốc gia về nhân lực vận tải thủy được đặt ra ở cấp luật, bao gồm thông tin về đào tạo, chứng chỉ, kinh nghiệm, quá trình làm việc và tình trạng pháp lý. Quy định này tạo nền tảng cho quản lý hiện đại, giảm thủ tục giấy tờ và tăng khả năng kiểm soát an toàn

3.2.5. Đối với nhóm các quy định về hoạt động vận tải

- Doanh nghiệp nước ngoài cung cấp dịch vụ vận tải container tuyến cố định phải thông báo tuyến vận tải nhằm tăng cường minh bạch thị trường, kiểm soát năng lực khai thác, bảo đảm cạnh tranh lành mạnh và phù hợp thông lệ quốc tế.

- Bổ sung quy định về các loại hình hoạt động dịch vụ phục vụ vui chơi giải trí, du lịch, tàu lặn, thủy phi cơ và các loại hình dịch vụ khác trong vùng biển Việt Nam được thực hiện theo quy định của Chính phủ. Việc bổ sung quy định giao Chính phủ quy định chi tiết cho từng loại hình dịch vụ đặc thù nhằm bảo đảm linh hoạt, phù hợp tính chất kỹ thuật của từng loại hình dịch vụ. Trường hợp phát sinh dịch vụ mới, Chính phủ có thể kịp thời điều chỉnh bằng nghị định, tránh khoảng trống pháp lý và đáp ứng yêu cầu quản lý thực tiễn.

- Về quyền vận tải thủy nội địa và cung ứng dịch vụ tại vùng biển Việt Nam

Bổ sung quy định về quyền vận tải thủy nội địa, quyền cung ứng dịch vụ tại vùng biển Việt Nam. Nội dung này được nội luật từ Công ước Luật biển 1982 nhằm bảo đảm quyền, chủ quyền quốc gia có biển theo thông lệ quốc tế và để bảo vệ quyền lợi cho đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam và doanh nghiệp Việt Nam. Chỉ cho phép tàu nước ngoài được hoạt động trong một số trường hợp.

- Về vận đơn điện tử

Bổ sung quy định quy định về vận đơn điện tử, chứng từ trong vận tải biển và đường thủy để phù hợp với thông lệ quốc tế và yêu cầu chuyển đổi số của Chính phủ.

- Về vận tải đa phương thức

Bổ sung quy định về vận tải đa phương thức theo hướng bao quát đầy đủ vai trò của vận tải đường thủy nội địa và hàng hải trong chuỗi vận tải; Bổ sung ưu tiên phát triển vận tải đa phương thức, trong đó lấy vận tải biển và vận tải thủy nội địa làm chủ đạo làm cơ sở đề xuất các chính sách và điều tiết vận tải, tăng thị phần vận tải biển và vận tải thủy, giảm tải cho đường bộ.

- Về vận tải hành khách công cộng đường thủy nội địa

Bổ sung quy định riêng về vận tải hành khách công cộng bằng đường thủy nội địa (tuyến cố định, vận tải đô thị, liên tỉnh), bao gồm điều kiện khai thác, tiêu

chuẩn an toàn, cơ chế trợ giá (nếu có) và quản lý chất lượng dịch vụ nhằm phân loại từng loại và quy định cơ chế quản lý cho phù hợp với từng loại hình

- Về vận chuyển hàng nguy hiểm trong hàng hải

Bổ sung quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm phù hợp với các công ước quốc tế liên quan; làm rõ trách nhiệm của các bên (chủ hàng, người vận chuyển, cảng biển), tiêu chuẩn kỹ thuật và quy trình kiểm soát an toàn.

- Về hoa tiêu, lai dắt trong đường thủy nội địa

Bổ sung quy định về hoạt động hoa tiêu và lai dắt trong lĩnh vực đường thủy nội địa, bao gồm phạm vi áp dụng, điều kiện hành nghề, trách nhiệm pháp lý và cơ chế quản lý, bảo đảm an toàn giao thông.

Bổ sung quy định về hoa tiêu dẫn tàu từ xa (remote pilotage) trên cơ sở ứng dụng công nghệ số, nhằm mục đích an toàn, hỗ trợ dẫn tàu trong điều kiện phức tạp, giảm phụ thuộc vào việc đưa hoa tiêu trực tiếp lên tàu; thúc đẩy chuyển đổi số, sử dụng dữ liệu thời gian thực, tăng độ chính xác trong điều hành; Tối ưu chi phí, thời gian khai thác.

Bổ sung quy định xác định tổ chức cung cấp dịch vụ hoa tiêu là đối tượng nộp phí, lệ phí sử dụng kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa, bảo đảm đầy đủ nghĩa vụ tài chính và công bằng giữa các chủ thể khai thác.

- Về giá dịch vụ xếp dỡ container tại cảng thủy nội địa

Bổ sung quy định về quản lý giá dịch vụ xếp dỡ container tại cảng thủy nội địa theo để có cơ chế kiểm soát phù hợp tương tự như cảng biển, bảo đảm cạnh tranh lành mạnh và thúc đẩy phát triển cảng container thủy nội địa.

- Về cơ chế sử dụng phí, lệ phí hàng hải

Bổ sung quy định cho phép trích lại một phần phí, lệ phí để cơ quan nhà nước có thẩm quyền sử dụng phục vụ công tác quản lý chuyên ngành, nâng cao chất lượng bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải theo tiêu chuẩn của IMO (tương tự cơ chế trong lĩnh vực hàng không); đồng thời quy định rõ nguyên tắc quản lý, sử dụng, công khai và minh bạch nguồn kinh phí này bảo đảm đúng quy định.

3.2.6. Đối với nhóm các quy định về an ninh, an toàn, tìm kiếm cứu nạn

Dự thảo đã bổ sung các quy định về bảo đảm an ninh đối với cảng, bến thủy nội địa tiếp nhận tàu quốc tế, qua đó mở rộng phạm vi yêu cầu an ninh từ cảng biển sang các cảng, bến thủy nội địa có yếu tố quốc tế, bảo đảm tính đồng bộ trong kiểm soát an ninh, phòng ngừa rủi ro và đáp ứng yêu cầu hội nhập.

Bên cạnh đó, dự thảo bổ sung quy định về ứng phó thiên tai trong hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa, tạo cơ sở pháp lý cho việc tổ chức phòng ngừa, chuẩn bị lực lượng, phối hợp liên ngành và khắc phục hậu quả thiên tai đối với hệ thống hạ tầng và hoạt động vận tải thủy. Đồng thời, các quy định về ứng phó sự cố tràn dầu cũng được bổ sung nhằm thiết lập cơ chế phòng ngừa, sẵn

sàng ứng phó và khắc phục hậu quả sự cố môi trường, góp phần nâng cao khả năng bảo vệ môi trường và bảo đảm an toàn cho hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa.

3.3. Các nội dung lược bỏ

Dự thảo đã lược bỏ căn bản cách tiếp cận tách biệt giữa pháp luật hàng hải và pháp luật giao thông đường thủy nội địa. Việc không còn duy trì hai hệ thống luật riêng biệt là một thay đổi lớn về mặt cấu trúc, thay vào đó là một Bộ luật thống nhất điều chỉnh toàn diện các hoạt động liên quan đến tàu thuyền.

Ngoài ra, nhiều quy định trùng lặp trước đây giữa hai luật đã được lược bỏ hoặc tích hợp. Ví dụ:

- Các quy định về đăng ký, đăng kiểm, an toàn phương tiện và vận tải không còn được quy định riêng lẻ mà được xây dựng thành các chế định chung áp dụng cho cả tàu biển và tàu sông, thể hiện rõ trong các quy định về tàu thuyền và vận tải tại Chương VI và các chương liên quan, cụ thể: bỏ các quy định trùng lặp giữa Bộ luật Hàng hải và Luật giao thông đường thủy nội địa; bỏ khái niệm “chủ phương tiện”, thống nhất sử dụng khái niệm “chủ tàu”; bỏ các quy định chi tiết mang tính kỹ thuật, chuyên xuống văn bản dưới luật; bỏ các quy định không còn phù hợp với thực tiễn quản lý và hoạt động của tàu thuyền; bỏ nội dung giải thích từ ngữ tại các chương, chuyển về Chương I để bảo đảm thống nhất.

- Bỏ quy định về môi giới hàng hải trong Bộ luật; hoạt động này được thực hiện theo quy định của Bộ luật Dân sự và Luật Thương mại, do có bản chất là quan hệ hợp đồng dân sự - thương mại, không mang tính đặc thù chuyên ngành hàng hải.

- Đồng thời, dự thảo cũng lược bỏ một số quy định chi tiết mang tính kỹ thuật, chuyên giao cho Chính phủ quy định.

3.4. Các nội dung cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính

Dự thảo đã cắt giảm và đơn giản hóa đáng kể thủ tục hành chính trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa. Đối với thủ tục tàu thuyền vào, rời cảng chỉ quy định nguyên tắc chung, giao Chính phủ quy định chi tiết, qua đó tạo điều kiện thuận lợi cho việc cải cách, đơn giản hóa thủ tục trong thực tiễn.

Bên cạnh đó, việc chuẩn hóa và tích hợp các thủ tục đăng ký, đăng kiểm tàu thuyền theo hướng áp dụng chung cho cả tàu biển và tàu sông giúp giảm đáng kể sự trùng lặp về hồ sơ, trình tự và cơ quan thực hiện. Đồng thời, cơ chế phối hợp liên ngành tại cảng do Cảng vụ chủ trì góp phần giảm số lượng đầu mối mà doanh nghiệp phải làm việc, từ đó rút ngắn thời gian xử lý thủ tục.

Ngoài ra, dự thảo cũng tạo cơ sở pháp lý cho việc điện tử hóa thủ tục hành chính thông qua việc thừa nhận chứng từ vận chuyển dưới dạng điện tử bao gồm vận đơn điện tử và các chứng từ vận chuyển khác.

3.5. Các nội dung phân quyền, phân cấp

Dự thảo Bộ luật đã tăng cường phân quyền, phân cấp cho địa phương và cơ quan chuyên ngành. Cụ thể, Ủy ban nhân dân các cấp được giao trách nhiệm quản lý nhà nước về đường thủy nội địa tại địa phương, bao gồm bảo vệ kết cấu hạ tầng, tổ chức cứu nạn và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa. Quy định này thể hiện rõ xu hướng tăng quyền chủ động cho địa phương.

Đồng thời, dự thảo cũng trao quyền điều phối mạnh hơn cho Cảng vụ trong quản lý hoạt động tại cảng. Cảng vụ hàng hải và Cảng vụ đường thủy nội địa có trách nhiệm chủ trì, điều hành việc phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng và bến thủy nội địa. Đây là điểm mới quan trọng nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và giảm chồng chéo trong thực thi.

- Phân định rõ giữa quản lý trung ương và địa phương trong đăng ký tàu thuyền, theo hướng trung ương quản lý tàu biển, địa phương quản lý tàu sông.

- Giao Chính phủ quy định chi tiết về đăng ký, đăng kiểm, điều kiện kỹ thuật và các nội dung liên quan để bảo đảm linh hoạt trong tổ chức thực hiện.

- Tăng cường phân cấp cho cơ quan quản lý chuyên ngành và tổ chức đăng kiểm trong việc thực hiện kiểm tra, chứng nhận kỹ thuật.

- Làm rõ trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước, tổ chức đăng kiểm và các chủ thể liên quan trong quản lý tàu thuyền và thuyền viên.

3.6. Vấn đề còn ý kiến khác nhau cần xin ý kiến cấp có thẩm quyền và kiến nghị phương án giải quyết (nếu có)

V. NHỮNG NỘI DUNG BỔ SUNG MỚI SO VỚI DỰ THẢO VĂN BẢN GỬI THẨM ĐỊNH (NẾU CÓ)*

VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH VĂN BẢN VÀ THỜI GIAN TRÌNH THÔNG QUA/BAN HÀNH

Nguồn lực để triển khai, thực hiện có hiệu quả Bộ luật về cơ bản tập trung ở các lực lượng thực hiện chức năng quản lý, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và giao thông đường thủy nội địa.

Với các chính sách mà dự thảo Bộ luật đang tập trung nghiên cứu thì nguồn lực thực hiện các công tác này trước hết sẽ được sử dụng từ nguồn lực sẵn có bao gồm hệ thống các cơ quan quản lý chuyên ngành từ trung ương (Chính phủ, các Bộ, ngành liên quan, Bộ Xây dựng, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Cục Đăng kiểm Việt Nam, hệ thống các Cảng vụ trực thuộc...) đến địa phương (Ủy ban nhân dân các cấp, các Sở chuyên ngành và các Cảng vụ địa phương...), theo đó đảm bảo về mặt tiêu chuẩn, nguồn lực, điều kiện tổ chức thực hiện để đảm bảo thực hiện hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý chuyên ngành hàng hải, giao thông đường thủy nội địa, đồng thời, đáp ứng các yêu cầu của tổ chức IMO trong việc bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải mà không làm phát sinh thêm đầu mối tổ chức và biên chế (người hưởng lương từ ngân sách nhà nước) theo yêu cầu của Nghị quyết số 18-NQ/TW.

Các chính sách đã được phân tích, đánh giá cụ thể như đã nêu trên, trong đó

có một số chính sách sẽ được cắt bỏ, đơn giản hóa thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh không cần thiết hoặc trùng lặp, có một số ít chính sách có khả năng phát sinh chi phí cho người dân và doanh nghiệp, nhà nước. Trường hợp phát sinh chi phí từ các chính sách này (nếu có) là không lớn, ảnh hưởng không đáng kể đến chi ngân sách nhà nước so với hiệu quả kinh tế - xã hội và các lợi ích từ tiêu chí bảo đảm hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý chuyên ngành hàng hải, giao thông đường thủy nội địa mang lại, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế đất nước, cụ thể:

Lực lượng lao động trực tiếp của ngành khoảng >60.000 thuyền viên hàng hải và > 200.000 lao động trong lĩnh vực đường thủy nội địa. Hệ thống cơ sở đào tạo, huấn luyện chuyên ngành hiện có khoảng >20 cơ sở, cung cấp trung bình từ 3.000 - 5.000 học viên mỗi năm. Việc triển khai Bộ luật không làm phát sinh yêu cầu tăng biên chế, chủ yếu thực hiện sắp xếp, điều chỉnh, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực hiện có; dự kiến cần đào tạo, bồi dưỡng lại khoảng 20-30% lực lượng để đáp ứng yêu cầu mới về chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và hội nhập quốc tế.

Về nguồn lực tài chính, kinh phí phục vụ công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng và bảo đảm hoạt động chuyên ngành đối với các nội dung mới của Bộ luật, chi phí phát sinh chủ yếu tập trung vào xây dựng, hoàn thiện cơ sở dữ liệu, thúc đẩy chuyển đổi số và đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực, ước khoảng 1.000-1.500 tỷ đồng trong giai đoạn 5 năm đầu triển khai. Nguồn kinh phí này dự kiến được bảo đảm từ ngân sách nhà nước kết hợp với các nguồn xã hội hóa hợp pháp khác, do đó không tạo áp lực lớn đối với cân đối ngân sách.

Về khoa học công nghệ và chuyển đổi số, hiện đã hình thành một số nền tảng như hệ thống một cửa quốc gia trong lĩnh vực hàng hải và các cơ sở dữ liệu chuyên ngành (đăng kiểm, tàu thuyền, thuyền viên). Tuy nhiên, các hệ thống này còn phân tán, mức độ liên thông, chia sẻ dữ liệu chưa cao. Trong thời gian tới, cần tập trung xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu số thống nhất toàn ngành, bảo đảm kết nối, liên thông với các cơ sở dữ liệu quốc gia và chuyên ngành có liên quan; đồng thời đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong quản lý tàu thuyền, điều hành giao thông, kiểm soát phát thải và giám sát tuân thủ pháp luật.

Do vậy, với điều kiện thực tế hiện nay cũng như dự kiến sau này, về cơ bản vẫn tiếp tục áp dụng, sử dụng nguồn tài chính, cơ sở vật chất, công nghệ, nguồn nhân lực hiện có, đủ bảo đảm khả thi về nguồn lực, điều kiện cơ bản cho việc thi hành Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam sau khi được Quốc hội thông qua.

Về nguồn kinh phí dự kiến bảo đảm cho việc thi hành Bộ luật, bên cạnh nguồn kinh phí từ ngân sách nhà nước còn huy động từ các nguồn hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

Trên đây là Tờ trình hồ sơ dự án Bộ luật, Bộ Xây dựng kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

Xin gửi kèm theo Tờ trình:

(1) Dự thảo Bộ luật;

(2) Báo cáo tổng kết thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa và các sửa đổi, bổ sung;

(3) Báo cáo rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo;

(4) Bản đánh giá về thủ tục hành chính, việc phân quyền, phân cấp, việc ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số, việc bảo đảm bình đẳng giới, chính sách dân tộc;

(5) Bản so sánh dự thảo với Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 và các sửa đổi, bổ sung).

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ (đề b/c);
- Bộ Tư pháp;
- Các Vụ thuộc Bộ;
- Văn phòng Bộ;
- Cục HH&ĐT Việt Nam;
- Cục Đăng kiểm Việt Nam.
- Lưu: VT, PC.

BỘ TRƯỞNG

Trần Hồng Minh