

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

BẢN ĐÁNH GIÁ 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, BẢO ĐẢM BÌNH ĐẲNG GIỚI, VIỆC THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH DÂN TỘC TRONG DỰ ÁN BỘ LUẬT HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY VIỆT NAM

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Xây dựng đã tiến hành đánh giá 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 trong dự án Bộ Luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam. Kết quả như sau:

I. TỔ CHỨC THỰC HIỆN ĐÁNH GIÁ

1. Bối cảnh xây dựng dự án Bộ Luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam

1.1. Bối cảnh quốc tế

a) Về chính trị:

- Đối với hoạt động hàng hải: thời gian qua, hoạt động hàng hải quốc tế chịu ảnh hưởng nặng nề từ các cuộc xung đột chính trị như Nga - Ukraine, khủng hoảng Houthi tại Biển Đỏ, thậm chí, tuyến hàng hải trọng yếu như kênh đào Suez có lúc bị gián đoạn. Đầu tháng 3 năm 2026 cuộc khủng hoảng và xung đột tại eo biển Hormuz bắt đầu leo thang nghiêm trọng từ cuộc xung đột chính trị giữa Mỹ - Iran, hậu quả là thời gian vận chuyển tăng lên, chi phí vận hành cao hơn, giá cước biến động mạnh và rủi ro an ninh đối với tàu biển gia tăng. Điều này cũng kéo theo sự tăng trưởng chậm lại tại các nền kinh tế lớn như Mỹ, EU, làm giảm nhu cầu tiêu dùng, dẫn đến sụt giảm sản lượng hàng hóa vận chuyển. Đồng thời, chi phí vận tải biển vẫn còn cao do ảnh hưởng kéo dài từ khủng hoảng chuỗi cung ứng và thiếu hụt thuyền viên sau đại dịch COVID-19. Tình trạng thiếu container, giá nhiên liệu tăng và bất ổn thị trường càng làm ngành hàng hải gặp khó khăn. Bên cạnh đó, căng thẳng thương mại Mỹ - Trung cũng tái cấu trúc lại các tuyến thương mại, làm dịch chuyển nguồn cung và hàng hóa đến các quốc gia ASEAN, trong đó có Việt Nam.

- Đối với giao thông đường thủy nội địa: đầu năm 2025, Campuchia tiếp tục thông báo đẩy mạnh việc đầu tư, xây dựng Kênh đào Phù Nam Techo, điều này tác động nghiêm trọng đến mạng lưới giao thông đường thủy nội địa khu vực đồng bằng sông Cửu Long do ảnh hưởng đến dòng chảy, độ sâu luồng của các tuyến đường thủy nội địa tại hạ nguồn. Bên cạnh đó, hiện nay, 1/3 hàng hóa quá cảnh xuất, nhập của Campuchia từ khu vực cảng Phnom Penh sẽ qua cửa khẩu

Vĩnh Xương (An Giang), cửa khẩu Thường Phước (Đồng Tháp) và tuyến sông Tiền để đến cảng biển Cát Lái và Cái Mép - Thị Vải. Tuyến đường thủy này có chiều dài lần lượt khoảng 300 km, 375 km, các phương tiện thủy của Campuchia được tự do giao thông thủy theo hiệp định giữa hai nước. Trong trường hợp kênh đào Phù Nam - Techo hoàn thành, nếu hàng hóa từ Phnom Penh xuất đi các nước ở phía đông như Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản... qua kênh Phù Nam - Techo (180 km), điều này sẽ kéo giảm sản lượng vận tải thủy trong nước.

b) Về công nghệ:

Công nghệ phát triển đang làm thay đổi cách thức vận hành tàu biển và cảng biển, từ việc áp dụng trí tuệ nhân tạo (AI) trong lập hải trình, blockchain (một cơ sở dữ liệu phân tán, nơi thông tin được lưu trữ trong các “khối” và các khối này được nối tiếp nhau thành một chuỗi theo thứ tự thời gian, tạo ra một hệ thống ghi nhận dữ liệu an toàn và chống gian lận) trong vận đơn điện tử đến các hệ thống cảng thông minh (smart ports). Có thể nói hoạt động hàng hải ngày càng trở nên hiệu quả, minh bạch và an toàn hơn. Tuy nhiên, đi kèm là thách thức về an ninh mạng, yêu cầu đầu tư và nhân lực chất lượng cao.

c) Pháp luật quốc tế:

- Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đã ban hành các quy chuẩn mới như EEXI, CII và thông qua Chiến lược giảm phát thải khí nhà kính năm 2023, yêu cầu các tàu biển phải giảm phát thải và hướng tới mục tiêu năng suất và giảm cường độ carbon. Đồng thời, IMO đang xem xét sửa đổi Phụ lục VI Công ước MARPOL nhằm cụ thể hóa Khung phát thải ròng bằng 0, một nội dung then chốt trong Chiến lược này. Trên cơ sở đó các quốc gia và khu vực kinh tế lớn như Liên minh châu Âu (EU), Hoa Kỳ, Nhật Bản và Hàn Quốc đang triển khai hàng loạt biện pháp, tiêu chuẩn và rào cản thương mại xanh, điển hình như việc triển khai Hệ thống giao dịch phát thải (ETS), cùng với các quy định nghiêm ngặt về phát thải và sử dụng nhiên liệu sạch trong vận tải biển. Song song với xu hướng chuyển đổi năng lượng xanh và chuyển đổi số, nhiều nước trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương đang đẩy mạnh phát triển cảng biển xanh và cảng thông minh, đặc biệt tại các trung tâm hàng hải lớn như Singapore, Hàn Quốc và Trung Quốc. Qua đó, tạo ra áp lực cạnh tranh ngày càng lớn đối với ngành hàng hải Việt Nam trong tiến trình hội nhập và phát triển bền vững. Trong bối cảnh đó, ngành hàng hải Việt Nam với tư cách là thành viên của các công ước quốc tế cần xây dựng chính sách mạnh mẽ hơn để bắt kịp xu hướng phát triển xanh, thông minh và không phát thải, bao gồm hoàn thiện hành lang pháp lý và nội luật hóa các quy định quốc tế phù hợp với điều kiện trong nước.

- Công ước Rotterdam (2009) đang dần trở thành chuẩn mực mới cho vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, đòi hỏi các quốc gia nội luật hóa và điều chỉnh luật nội địa. Những thay đổi pháp lý này đặt ra yêu cầu cho doanh nghiệp trong việc cập nhật hợp đồng, bảo hiểm và xử lý tranh chấp để phù hợp với thông lệ quốc tế.

- 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 đòi hỏi các quy định pháp luật về hàng hải trong nước phải kịp thời 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).

Việc thích nghi nhanh chóng với các yếu tố địa chính trị, môi trường, công nghệ và pháp lý sẽ là điều kiện sống còn để ngành hàng hải tiếp tục giữ vai trò chủ đạo trong thương mại toàn cầu. Đồng thời, đây cũng là thời điểm vàng để các quốc gia như Việt Nam vươn lên khẳng định vị thế hàng hải chiến lược trong khu vực và trên thế giới.

1.2. Bối cảnh trong nước

(1) Trước bối cảnh quốc tế có nhiều biến động, Việt Nam vẫn tiếp tục giữ vững ổn định chính trị - xã hội, đồng thời duy trì đà phục hồi kinh tế sau đại dịch COVID19 và những đợt thiên tai khốc liệt. Tuy nhiên, nền kinh tế vẫn phải chịu áp lực lớn từ lạm phát toàn cầu, biến động giá nguyên liệu và sự suy giảm từ các thị trường xuất khẩu chủ lực như Mỹ, EU, Trung Quốc.

Kể từ khi Nghị quyết 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 được ban hành, Việt Nam đã xác định rõ mục tiêu trở thành quốc gia mạnh về biển, giàu lên từ biển, trong đó ngành hàng hải là một trong 6 lĩnh vực kinh tế biển mũi nhọn. Đây là một chủ trương lớn góp phần thúc đẩy các tổ chức, cá nhân đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và logistics hàng hải.

Đối với hoạt động giao thông đường thủy nội địa, trong những năm gần đây, sản lượng vận tải thủy nội địa liên tục tăng, chiếm khoảng 18% tổng sản

lượng hàng hóa vận tải toàn quốc. Nhiều hành lang vận tải thủy quan trọng được khai thác hiệu quả, như tuyến TP.HCM – Cái Mép – Bình Dương, Hải Phòng – Hà Nội – Bắc Ninh. Đồng thời, tại Quyết định 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 cũng đặt mục tiêu tăng thị phần vận tải đường thủy nội địa lên 30%. Tuy nhiên, sự phát triển của giao thông đường thủy nội địa vẫn chưa tương xứng với tiềm năng do tồn tại nhiều rào cản về hạ tầng, chính sách và nguồn vốn đầu tư.

Trong bối cảnh đó, Đảng và Nhà nước đã ban hành loạt chính sách đổi mới quan trọng: từ phân cấp, phân quyền, cải cách tư pháp, thể chế, đến chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ. Việc thực hiện Nghị quyết số 18-NQ/TW (2017), Kết luận số 127-KL/TW ngày 28/02/2025 của Bộ Chính trị, Ban Bí thư về triển khai nghiên cứu, đề xuất tiếp tục sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị; Kết luận số 137-KL/TW ngày 28/3/2025 của Bộ Chính trị, Ban Bí thư về Đề án sắp xếp, tổ chức lại đơn vị hành chính các cấp và xây dựng mô hình tổ chức địa phương 02 cấp đã thúc đẩy tiến trình sắp xếp, tinh gọn bộ máy nhà nước, tạo nền tảng pháp lý và cơ chế vận hành phù hợp với giai đoạn phát triển mới, trong đó có lĩnh vực hàng hải và giao thông đường thủy nội địa. Thực hiện các chủ trương, chính sách của Đảng, Chính phủ, các bộ, ngành, địa phương đang đẩy mạnh hoạt động rà soát, xây dựng văn bản quy phạm pháp luật nhằm thực hiện các chính sách mới về phân cấp, phân quyền, cải cách tư pháp, cải cách thể chế, cải cách bộ máy hành chính nhà nước dân chủ, chuyên nghiệp, hiện đại, tinh gọn, hiệu lực, hiệu quả, kiến tạo phát triển, liêm chính, phục vụ nhân dân; thực hiện việc chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ... nhằm khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho sự phát triển, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

(2) Đồng thời, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 (Bộ luật HHVN) 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 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 cần nghiên cứu, điều chỉnh cho phù hợp với tình hình phát triển của đất nước.

Đối với Luật Giao thông đường thủy nội địa (Luật GTĐTNĐ): Luật GTĐTNĐ 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 GTĐTNĐ 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 GTĐTNĐ đã bộc lộ những tồn tại, bất cập cần nghiên cứu, điều chỉnh cho phù hợp với tình hình phát triển của đất nước.

(3) 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; 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 (tại Nghị quyết Chính phủ giao Bộ Xây dựng nghiên cứu đề xuất sửa đổi Luật GTĐTNĐ), Bộ Xây dựng đã rà soát, hệ thống hóa các văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa, theo đó: tổng số văn bản quy phạm pháp luật 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), 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 cho thấy, hiện nay, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành của 02 lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa 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 thống kê, rà soát, hệ thống hóa, hợp nhất, pháp điển, theo dõi thi hành văn bản.

Ngoài ra, ngày 25/02/2025, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 33/2025/NĐ-CP quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng, trong đó, giao Bộ Xây dựng thực hiện chức năng quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không dân dụng trong phạm vi cả nước. Trên cơ sở Nghị định số 33/2025/NĐ-CP, Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã ban hành Quyết định số 08/QĐ-BXD ngày 01/3/2025 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (trên cơ sở sáp nhập Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đường thủy nội địa Việt Nam), theo đó, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam là tổ chức trực thuộc Bộ Xây dựng thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng Bộ Xây dựng quản lý nhà nước và tổ chức thực thi pháp luật chuyên ngành hàng hải và giao thông đường thủy nội địa trong phạm vi cả nước. Quyết định số 12/QĐ-BXD ngày 01/3/2025 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu

tổ chức của Cục Đăng kiểm Việt Nam, theo đó, Cục Đăng kiểm Việt Nam là tổ chức trực thuộc Bộ Xây dựng, thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng quản lý nhà nước về đăng kiểm theo quy định của pháp luật.

Trên cơ sở nói trên, việc nghiên cứu, thu gọn hệ thống văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành từ 03 bộ luật, luật và 02 hệ thống văn bản hướng dẫn thi hành về 01 bộ luật và 01 hệ thống văn bản hướng dẫn thi hành là cần thiết, phù hợp với bộ máy quản lý mới, tạo thuận lợi trong quá trình tra cứu, áp dụng; phù hợp với tinh thần chỉ đạo chung của các cơ quan có thẩm quyền về đổi mới tư duy, đẩy mạnh xây dựng, hoàn thiện thể chế theo hướng tham mưu xây dựng luật chỉ quy định những vấn đề khung, những vấn đề có tính nguyên tắc.

Với cơ sở chính trị, pháp lý và thực tiễn như trên, việc xây dựng hồ sơ chính sách Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (thay thế Bộ luật HHVN năm 2015, Luật GTĐTND năm 2004 và các sửa đổi, bổ sung) 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.

2. Mục đích, yêu cầu đánh giá

2.1. Mục đích đánh giá

Việc đánh giá thủ tục hành chính, phân quyền, phân cấp, ứng dụng khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, bảo đảm bình đẳng giới và chính sách dân tộc trong dự án Bộ Luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam nhằm:

- Xác định đầy đủ các thủ tục hành chính dự kiến trong dự án Bộ Luật, làm cơ sở cho việc quy định chi tiết tại văn bản dưới luật;

- Đánh giá mức độ cần thiết, tính hợp lý, tính hợp pháp của các quy định liên quan đến thủ tục hành chính;

- Đánh giá mức độ cải cách về phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về dầu khí, bảo đảm phù hợp với chủ trương của Đảng và Chính phủ;

- Đánh giá khả năng ứng dụng khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong tổ chức thực hiện các hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa;

- Bảo đảm lồng ghép các yêu cầu về bình đẳng giới, chính sách dân tộc trong quá trình xây dựng và thực thi chính sách.

2.2. Yêu cầu đánh giá

- Thực hiện rà soát các thủ tục hành chính (TTHC) dự kiến sẽ ban hành mới, TTHC sẽ được sửa đổi, bổ sung hoặc bãi bỏ trong dự án Bộ Luật. Nghiên cứu, xem xét về sự cần thiết, tính hợp lý, tính hợp pháp của TTHC để cân nhắc, lựa chọn phương án, giải pháp tối ưu cho việc ban hành mới hoặc sửa đổi, bổ sung TTHC.

- Rà soát nội dung dự án Bộ Luật, xác định các nội dung phân quyền, phân cấp trong thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong hoạt động. Việc phân quyền, phân cấp phải bảo đảm rõ chủ thể, nội dung, phạm

vi nhiệm vụ, quyền hạn, công khai theo quy định của Hiến pháp và pháp luật.

- Rà soát nội dung dự án Bộ Luật, xác định các nội dung liên quan đến vấn đề bình đẳng giới, thực hiện chính sách dân tộc, trên cơ sở đó đánh giá, xem xét yêu cầu về nội dung và trình tự, thủ tục quy định tại Điều 21 Luật Bình đẳng giới, Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản pháp luật liên quan về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong xây dựng văn bản quy phạm pháp luật.

- Bảo đảm tính khả thi, đồng bộ trong hệ thống pháp luật và phù hợp với đặc thù hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa.

II. KẾT QUẢ ĐÁNH GIÁ

1. Đánh giá tác động thủ tục hành chính

Dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam không quy định đầy đủ TTHC theo nghĩa hoàn chỉnh mà chỉ xác định tên TTHC và thẩm quyền giải quyết, đồng thời giao Chính phủ quy định chi tiết về hồ sơ, trình tự, thủ tục. Cách tiếp cận này phù hợp với chủ trương của Đảng về xây dựng pháp luật theo hướng quy định khung, phân định rõ thẩm quyền giữa Quốc hội và Chính phủ, bảo đảm tính linh hoạt, khả thi và giảm tải quy định hành chính ở cấp luật, phù hợp với Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

Theo đó, so với quy định hiện hành, dự thảo Bộ luật cơ bản giữ ổn định ... TTHC, không phát sinh thủ tục hành chính mới và không đề xuất bãi bỏ thủ tục hành chính. Các thủ tục hành chính trong lĩnh vực hàng hải và thủy nội địa đã được rà soát, cắt giảm, đơn giản hóa thường xuyên trong thời gian qua theo các chương trình cải cách của Chính phủ và Bộ Xây dựng.

Đối với các TTHC liên quan, dự thảo Bộ luật chủ yếu kế thừa nội dung hiện hành; đồng thời tiếp tục thực hiện theo hướng phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương trong tổ chức thực hiện, phù hợp với đặc thù quản lý.

Việc đánh giá chi phí tuân thủ đối với các TTHC và các yếu tố cấu thành TTHC sẽ được thực hiện trong quá trình xây dựng các văn bản quy định chi tiết, bảo đảm phù hợp với thực tiễn quản lý và yêu cầu cải cách thủ tục hành chính. Số lượng và tên gọi thủ tục hành chính có thể được tiếp tục hoàn thiện trong quá trình xây dựng các văn bản hướng dẫn thi hành Bộ luật.

2. Việc phân quyền, phân cấp

Trên cơ sở kế thừa các quy định hiện hành và định hướng đổi mới công tác quản lý nhà nước, dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam đã có những sửa đổi, bổ sung theo hướng tăng cường phân cấp, phân quyền và giao quyền, đồng thời giao Chính phủ quy định chi tiết để bảo đảm tính linh hoạt trong tổ chức thực hiện, phù hợp với chủ trương của Đảng và Chính phủ về cải cách hành chính, nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước.

Thứ nhất, dự thảo Bộ luật xác định rõ nguyên tắc phân định thẩm quyền giữa các cấp, theo đó: Chính phủ thực hiện chức năng quản lý nhà nước thống nhất và ban hành quy định chi tiết; Bộ Xây dựng thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy; Cục Hàng hải và Đường

thủy Việt Nam và các đơn vị trực thuộc tổ chức thực hiện, giải quyết các thủ tục hành chính và nhiệm vụ chuyên môn; đồng thời phân cấp mạnh cho các cơ quan quản lý nhà nước tại địa phương trong việc quản lý phương tiện, hoạt động khai thác, vận hành theo thẩm quyền.

Thứ hai, dự thảo Bộ luật thực hiện chuyển một số thẩm quyền từ cấp Chính phủ xuống Bộ Xây dựng, từ Bộ Xây dựng xuống Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam và các đơn vị trực thuộc, cũng như từ Trung ương xuống cơ quan địa phương, đặc biệt đối với các nội dung mang tính kỹ thuật, chuyên ngành và thủ tục hành chính thường xuyên, qua đó rút ngắn thời gian giải quyết, tăng tính chủ động trong tổ chức thực hiện.

Thứ ba, dự thảo thiết lập cơ chế tổ chức thực hiện theo hướng rõ trách nhiệm giữa các cấp quản lý, giảm chồng chéo trong thực thi nhiệm vụ; trong đó cơ quan quản lý nhà nước ở Trung ương tập trung vào xây dựng chính sách, ban hành quy định và kiểm tra, giám sát; các cơ quan trực thuộc và địa phương trực tiếp tổ chức thực hiện.

Thứ tư, việc phân cấp, phân quyền được thực hiện linh hoạt theo tính chất của từng lĩnh vực quản lý (tàu biển, phương tiện thủy nội địa, đăng ký, khai thác, an toàn...), bảo đảm vừa tăng tính chủ động cho cơ quan thực thi, vừa duy trì cơ chế kiểm tra, giám sát thống nhất.

Nhìn chung, dự thảo Bộ luật chuyển mạnh từ mô hình quản lý tập trung sang mô hình phân cấp, phân quyền gắn với kiểm soát, góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước, cải cách thủ tục hành chính và tạo thuận lợi cho tổ chức, cá nhân trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa.

3. Việc bảo đảm bình đẳng giới

Việc xây dựng dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam bảo đảm tuân thủ các nguyên tắc về bình đẳng giới theo quy định của pháp luật, không phân biệt đối xử về giới trong việc tham gia, thực hiện và thụ hưởng các quyền, nghĩa vụ liên quan đến hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa.

Về nội dung, các quy định của dự thảo Bộ luật được thiết kế theo hướng trung tính về giới, áp dụng chung đối với mọi tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, bao gồm chủ tàu, thuyền viên, người lao động và các chủ thể có liên quan. Dự thảo không đặt ra các điều kiện, tiêu chuẩn hoặc hạn chế mang tính phân biệt giới, đồng thời bảo đảm cơ hội tiếp cận bình đẳng đối với các nguồn lực, dịch vụ và thủ tục hành chính.

Bên cạnh đó, các quy định về an toàn lao động, điều kiện làm việc, đào tạo, cấp chứng chỉ chuyên môn, quản lý thuyền viên... được xây dựng theo hướng bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của người lao động, phù hợp với các nguyên tắc về bình đẳng giới và bảo vệ lao động, trong đó có lao động nữ.

Về các yếu tố ảnh hưởng, trong quá trình triển khai thi hành Bộ luật, vấn đề bình đẳng giới có thể chịu tác động bởi đặc thù của lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, là lĩnh vực có tỷ lệ lao động nam chiếm ưu thế, điều kiện làm việc

đặc thù, yêu cầu cao về thể lực, thời gian làm việc dài ngày trên biển hoặc sông nước. Tuy nhiên, các yếu tố này mang tính đặc thù nghề nghiệp, không xuất phát từ quy định pháp luật.

Nhìn chung, dự thảo Bộ luật không phát sinh vấn đề về bất bình đẳng giới; đồng thời góp phần bảo đảm thực hiện các nguyên tắc bình đẳng giới trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, phù hợp với quy định của pháp luật về bình đẳng giới và các chính sách của Nhà nước.

4. Việc thực hiện chính sách dân tộc

Việc xây dựng dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam bảo đảm tuân thủ các nguyên tắc của pháp luật về chính sách dân tộc, góp phần bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của các dân tộc, không phân biệt đối xử, bảo đảm bình đẳng giữa các dân tộc trong tiếp cận và thụ hưởng các chính sách, pháp luật trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.

Về nội dung, các quy định của dự thảo Bộ luật được xây dựng theo hướng áp dụng thống nhất đối với mọi tổ chức, cá nhân, không phân biệt thành phần dân tộc; bảo đảm cơ hội bình đẳng trong tham gia hoạt động vận tải, khai thác phương tiện, tiếp cận dịch vụ và thực hiện thủ tục hành chính. Các quy định về đăng ký phương tiện, quản lý hoạt động, bảo đảm an toàn... góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế - xã hội, trong đó có khu vực vùng sâu, vùng xa, vùng có đông đồng bào dân tộc thiểu số sinh sống, nơi hoạt động vận tải đường thủy nội địa có vai trò quan trọng.

Dự thảo Bộ luật không có quy định riêng biệt liên quan đến chính sách dân tộc; tuy nhiên, thông qua việc hoàn thiện thể chế, cải cách thủ tục hành chính, phân cấp, phân quyền cho địa phương, đã góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước và tạo điều kiện thuận lợi hơn cho người dân, trong đó có đồng bào dân tộc thiểu số, trong việc tiếp cận và thực hiện các quyền, nghĩa vụ theo quy định pháp luật.

Về các yếu tố ảnh hưởng, việc triển khai thi hành Bộ luật có thể chịu tác động bởi điều kiện kinh tế - xã hội, hạ tầng giao thông, trình độ dân trí và khả năng tiếp cận thông tin của người dân tại một số vùng khó khăn, vùng đồng bào dân tộc thiểu số. Tuy nhiên, các yếu tố này mang tính khách quan, không xuất phát từ quy định của dự thảo Bộ luật.

Nhìn chung, dự thảo Bộ luật không phát sinh vấn đề về chính sách dân tộc; đồng thời góp phần bảo đảm thực hiện nguyên tắc bình đẳng giữa các dân tộc, hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội, củng cố khối đại đoàn kết toàn dân tộc, phù hợp với chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước.

Trên đây là bản đánh giá 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, bảo đảm bình đẳng giới, việc thực hiện chính sách dân tộc trong dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam./.