

Số: /BC-BXD

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

**BÁO CÁO****Về rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến 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 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 Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam. Kết quả rà soát như sau:

**I. TỔ CHỨC THỰC HIỆN RÀ SOÁT****1. Mục đích, yêu cầu rà soát****1.1. Mục đích**

- Thể chế hóa kịp thời các chủ trương, đường lối của Đảng, đảm bảo sự lãnh đạo, chỉ đạo của các cấp ủy đảng trong hệ thống quy định pháp luật về hàng hải, đường thủy nội địa.

- Đánh giá tổng thể hệ thống pháp luật từ đó đề xuất, xây dựng nội dung chính sách Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam minh bạch, rõ ràng, dễ tiếp cận và dễ áp dụng, tạo thuận lợi cho phát triển kinh tế - xã hội, bảo vệ quyền, lợi ích của tổ chức, cá nhân, nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước.

- Bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật, gắn với việc xác định rõ thứ bậc hiệu lực pháp lý của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật.

- Bảo đảm tương thích với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

**1.2. Yêu cầu**

- Đảm bảo tính hợp hiến, hợp pháp, tính thống nhất của hệ thống pháp luật.

- Nghiên cứu, kế thừa các quy định đang phát huy hiệu quả tích cực trong phát triển ngành, lĩnh vực; nghiên cứu, tiếp thu có chọn lọc các quy định pháp luật có liên quan, điều chỉnh các quy định không còn phù hợp, là rào cản cho sự phát triển ngành, lĩnh vực, bảo đảm tính khả thi của các quy định pháp luật về hàng hải, đường thủy nội địa.

**2. Phạm vi, nội dung, đối tượng rà soát**

- Các chủ trương, đường lối của Đảng có nội dung liên quan đến dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam.

- Các văn bản quy phạm pháp luật có nội dung liên quan đến dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam.

- Các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên có nội dung liên quan.

## II. KẾT QUẢ RÀ SOÁT

### 1. Chủ trương, đường lối của Đảng có liên quan đến dự thảo

a) Các chủ trương, đường lối của Đảng có liên quan đến dự án

Tổng số văn bản được rà soát: 19 văn bản, trong đó 16 văn bản của Bộ Chính trị, Ban Bí thư, Ban Chấp hành Trung ương Đảng, 01 văn bản của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, 01 văn bản của Chính phủ và 01 văn bản của Thủ tướng Chính phủ, cụ thể:

- 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).

- Công điện số 113/CĐ-TTg ngày 19/7/2025 của Thủ tướng Chính phủ 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.

- - 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*".

#### b) Đề xuất phương án xử lý

Trên cơ sở các chủ trương, đường lối của Đảng, cơ quan chủ trì soạn thảo đề xuất phương án xử lý như sau: Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam chỉ quy định những vấn đề mang tính nguyên tắc, những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội; các nội dung quy định chi tiết, các quy trình, thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh sẽ được Luật giao thông quyền Chính phủ quy định chi tiết. Với thẩm quyền Luật giao, Chính phủ sẽ thực hiện các phương án phân cấp để đảm bảo tính đặc thù của ngành, lĩnh vực; khai thác, sử dụng linh hoạt, hiệu quả các tiềm năng, lợi thế hiện có thông qua các quy định về phân loại, khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa.

(*Phương án đề xuất cụ thể tại Phụ lục 1*).

## **2. Văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự án**

### **a) Tổng số văn bản quy phạm pháp luật được rà soát**

Trên cơ sở tổng hợp kết quả rà soát từ danh mục văn bản quy phạm pháp luật hiện hành trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, kết hợp với Báo cáo rà soát của cơ quan chủ trì soạn thảo, tổng số văn bản được rà soát là 223 văn bản quy phạm pháp luật, bao gồm:

- 01 Bộ luật: Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015;
- 02 Luật của Quốc hội trong lĩnh vực đường thủy nội địa (Luật Giao thông ĐTNĐ năm 2004, sửa đổi, bổ sung năm 2014);
- 01 Pháp lệnh của Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- 32 Nghị định của Chính phủ;
- 02 Quyết định của Thủ tướng Chính phủ;
- 177 Thông tư của Bộ trưởng.

Bên cạnh đó, kết quả rà soát chuyên sâu theo Báo cáo của cơ quan soạn thảo cũng cho thấy hệ thống pháp luật liên quan còn bao gồm nhiều văn bản khác như Hiến pháp, luật có liên quan, nghị quyết, điều ước quốc tế... với số lượng lớn, thể hiện phạm vi điều chỉnh rộng, phân tán và có tính liên ngành cao

### **b) Xác định rõ những quy định của dự thảo có quy định khác so với quy định hiện hành**

Qua rà soát, đối chiếu giữa dự thảo Bộ luật với các quy định hiện hành, có thể khái quát các nhóm nội dung có quy định khác (sửa đổi, bổ sung, thay thế) như sau:

#### **(1) Nhóm quy định về phạm vi điều chỉnh và cấu trúc pháp luật**

Dự thảo Bộ luật đã hợp nhất hai hệ thống pháp luật hiện hành thành một văn bản thống nhất, thay vì tách riêng như trước đây. Cụ thể, tại Điều 1 dự thảo, phạm vi điều chỉnh được mở rộng bao trùm cả hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa, thay cho cách tiếp cận riêng biệt trước đây, chuyển từ mô hình quản lý theo lĩnh vực riêng biệt sang mô hình quản lý tích hợp; mở rộng phạm vi điều chỉnh sang các hoạt động liên ngành như logistics, khai thác cảng, phương tiện hỗn hợp.

#### **(2) Nhóm quy định về áp dụng pháp luật và xung đột pháp luật.**

Dự thảo Bộ luật bổ sung và hoàn thiện Điều 3 theo hướng: Tích hợp quy định về áp dụng pháp luật, điều ước quốc tế và xung đột pháp luật trong một điều thống nhất; Mở rộng quyền thỏa thuận áp dụng luật nước ngoài trong hợp đồng hàng hải có yếu tố nước ngoài; Quy định rõ nguyên tắc áp dụng pháp luật theo quốc tịch tàu, nơi xảy ra sự kiện pháp lý, nơi trả hàng...

#### **(3) Nhóm quy định về môi trường và phát triển bền vững**

Dự thảo đã bổ sung một hệ thống quy định mới về: Giảm phát thải khí nhà kính; Sử dụng nhiên liệu thay thế; Quản lý chất thải, nước dằn tàu; Ứng phó sự cố

môi trường (tràn dầu...)... Đây là nội dung hoàn toàn mới so với luật hiện hành, thể chế hóa yêu cầu chuyển đổi xanh và các cam kết quốc tế.

#### (4) Nhóm quy định về kết cấu hạ tầng và cảng

Dự thảo có các điểm mới: Thống nhất quản lý hệ thống cảng biển và cảng, bến thủy nội địa; Bổ sung khái niệm mới như “cảng xanh”, “cảng thông minh”; Mở rộng phạm vi kết cấu hạ tầng theo chuỗi logistics... Điều này khắc phục tình trạng trước đây mỗi loại cảng được điều chỉnh bởi một luật riêng, thiếu liên thông.

#### (5) Nhóm quy định về tàu thuyền

Dự thảo có sự thay đổi lớn khi: Chuẩn hóa khái niệm “tàu thuyền” theo hướng bao trùm cả tàu biển và tàu sông; Bổ sung nhiều đối tượng mới như giàn di động, kho chứa nổi, phương tiện thủy đặc thù; Phân định rõ phạm vi áp dụng đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá... So với quy định hiện hành, đây là bước chuyển từ phân loại hành chính sang phân loại theo tính chất hoạt động và chức năng quản lý.

#### (6) Nhóm quy định về vận tải

Dự thảo bổ sung nhiều nội dung mới, gồm: Phân loại rõ vận tải biển quốc tế – nội địa – vận tải nội bộ; Bổ sung quy định về vận tải xanh, vận tải công cộng đường thủy; Thiết lập cơ chế quản lý doanh nghiệp nước ngoài (đăng ký tuyển vận tải); Khẳng định nguyên tắc cabotage (ưu tiên tàu Việt Nam vận tải nội địa) ... Các nội dung này chưa được quy định đầy đủ trong pháp luật hiện hành và được bổ sung nhằm phù hợp với định hướng phát triển kinh tế biển và hội nhập quốc tế.

#### (7) Nhóm quy định về cơ chế pháp lý và thị trường

Dự thảo có nhiều thay đổi quan trọng: Mở rộng đối tượng bảo hiểm hàng hải; Hoàn thiện chế định tổn thất chung, bắt giữ tàu biển; Bổ sung cơ chế xử lý tài sản chìm đắm, hàng tồn đọng; Tăng quyền tự do hợp đồng và phù hợp thông lệ quốc tế.

#### (8) Nhóm quy định về quản lý nhà nước và phân cấp

Dự thảo chuyển mạnh sang: Giảm quy định chi tiết trong Luật, tăng giao Chính phủ quy định; Phân định rõ thẩm quyền trung ương – địa phương; Tăng cường phân cấp cho cơ quan chuyên ngành.

*(Phương án đề xuất được cụ thể tại Phụ lục 2).*

### **3. Điều ước quốc tế có liên quan đến dự án**

Tổng số điều ước quốc tế được rà soát liên quan đến chính sách Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam: Qua rà soát đã xác định được có 89 điều ước quốc tế liên quan đến chính sách Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, trong đó có 25 Công ước và 64 Hiệp định và các Thỏa thuận hợp tác quốc tế.

Kết quả rà soát cho thấy:

- Dự thảo Bộ luật đã bảo đảm nguyên tắc tôn trọng và ưu tiên áp dụng điều

ước quốc tế theo quy định của pháp luật Việt Nam;

- Các nội dung của dự thảo đã nội luật hóa cơ bản các tiêu chuẩn, nguyên tắc quan trọng của các điều ước quốc tế liên quan, đặc biệt trong các lĩnh vực an toàn tàu thuyền, bảo vệ môi trường, vận tải biển và trách nhiệm dân sự;

- Đồng thời, dự thảo đã có bước tiếp cận chủ động, tiệm cận thông lệ quốc tế, nhất là trong các nội dung mới như vận tải biển quốc tế, giảm phát thải, chuyển đổi năng lượng, quản lý dữ liệu và ứng phó sự cố môi trường;

- Việc nội luật hóa được thực hiện theo hướng quy định nguyên tắc trong Bộ luật và giao Chính phủ quy định chi tiết, bảo đảm tính linh hoạt trong thực thi các nghĩa vụ quốc tế.

*(Các phương án đề xuất được cụ thể tại Phụ lục kèm theo).*

#### **4. Phụ lục**

(1) Chủ trương, đường lối của Đảng có liên quan đến chính sách Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam;

(2) Văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến chính sách Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam;

(3) Điều ước quốc tế có liên quan đến chính sách Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam.

Trên đây là 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 án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam./.

#### **Nơi nhận:**

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ (để 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**

## Phụ lục

### 1. Chủ trương, đường lối của Đảng có liên quan đến dự thảo

CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
<p>- 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: “<i>đổi mới mạnh mẽ công tác xây dựng pháp luật và nâng cao chất lượng các dự án luật</i>”, “<i>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</i>”;</p> <p>- 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: “<i>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</i>”, “<i>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</i>”.</p> <p>- 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: “<i>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</i></p>	<p>Chương I (từ Điều 1 đến Điều 15) quy định những nội dung chung mang tính nền tảng cho toàn bộ Bộ luật. Chương này xác định phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng theo hướng bao quát toàn bộ hoạt động giao thông vận tải đường thủy; thiết lập hệ thống giải thích từ ngữ thống nhất nhằm bảo đảm cách hiểu và áp dụng pháp luật đồng bộ trong cả lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa. Đồng thời, chương quy định các nguyên tắc cơ bản của hoạt động giao thông vận tải đường thủy, định hướng bảo đảm an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, phát triển bền vững và phù hợp với điều ước quốc tế. Bên cạnh đó, Chương I xác lập khung trách nhiệm quản lý nhà nước chung trong toàn ngành, làm cơ sở cho việc phân công, phân cấp và tổ chức thực hiện các quy định chuyên ngành ở các chương tiếp theo.</p>	<p>Chương I đã thể chế hóa rõ định hướng hợp nhất và quản lý thống nhất hoạt động giao thông vận tải đường thủy. Việc xác định phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng chung cho toàn bộ hoạt động vận tải thủy thể hiện mức độ thể chế hóa cao đối với chủ trương khắc phục chồng chéo, phân tán của hệ thống pháp luật, đồng thời phù hợp với yêu cầu xây dựng khung pháp lý ổn định, minh bạch và dễ áp dụng.</p> <p>Về chủ trương đẩy mạnh phân cấp, phân quyền gắn với nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước, Chương I đã bước đầu thiết lập khung trách nhiệm quản lý nhà nước thống nhất trong toàn ngành, làm nền tảng cho các quy định phân công, phân cấp cụ thể ở các chương sau. Mặc dù nội dung phân cấp chi tiết nằm ở các chương chuyên ngành, nhưng việc đặt ra nguyên tắc quản lý thống nhất ngay từ chương mở đầu thể hiện mức độ thể chế hóa phù hợp và đúng định hướng.</p> <p>Về yêu cầu hội nhập quốc tế, các nguyên tắc áp dụng điều ước quốc tế, phù hợp thông lệ quốc tế và tạo thuận lợi cho hoạt</p>	<p>Đã xử lý</p>

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 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: “Khản 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”.

động vận tải quốc tế đã được thể hiện rõ trong các quy định chung. Nội dung này cho thấy mức độ thể chế hóa tốt các chủ trương về chủ động hội nhập và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển và vận tải thủy.

Về chuyển đổi số và hiện đại hóa quản lý, việc bổ sung các nguyên tắc ứng dụng khoa học công nghệ, quản lý dựa trên dữ liệu và minh bạch thông tin thể hiện sự tiếp thu các định hướng về chuyển đổi số quốc gia và xây dựng chính phủ số trong lĩnh vực giao thông vận tải.

- 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”*.

- 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....

- 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

<p>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).</p>			
<p>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 phân đầu 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".</p> <p>- 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.”.</p> <p>- Nghị quyết số 79-NQ-TW ngày 06/01/2026 của Bộ Chính trị về</p>	<p>Chương II (từ Điều 16 đến Điều 55) quy định toàn diện về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường thủy, bao gồm kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và cảng cạn. Nội dung chương tập trung vào các vấn đề về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác, bảo trì và bảo vệ hệ thống hạ tầng theo hướng thống nhất, liên thông và đồng bộ.</p> <p>Đối với kết cấu hạ tầng hàng hải, chương quy định các nội dung liên quan đến luồng hàng hải, vùng nước cảng biển, khu neo đậu, cảng biển và các công trình phụ trợ; nguyên tắc quản lý, khai thác, bảo trì và bảo vệ công trình; cũng như cơ chế huy động nguồn lực đầu tư và xã hội hóa phát triển hạ tầng. Đối với kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, chương quy</p>	<p>Các quy định về quy hoạch, đầu tư và phát triển hệ thống hạ tầng giao thông vận tải đường thủy theo hướng liên thông, tích hợp đã thể hiện rõ yêu cầu xây dựng các tuyến giao thông trọng yếu kết nối liên vùng, kết nối cảng biển, cửa khẩu và các đầu mối logistics lớn; đồng thời tạo cơ sở pháp lý cho việc cải tạo, nâng cấp các tuyến đường thủy nội địa có mật độ vận tải cao và phát triển hệ thống cảng thủy nội địa trên các hành lang vận tải chính. Việc quy định thống nhất kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn trong cùng một chương cho thấy sự chuyển dịch rõ rệt sang tư duy phát triển mạng lưới vận tải thủy liên hoàn từ nội địa ra biển, phù hợp với mục tiêu thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững.</p> <p>Bên cạnh đó, Chương II đã thể chế hóa định hướng đẩy mạnh xã hội hóa và đa dạng hóa nguồn lực đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông thông qua việc bổ sung cơ chế huy động nguồn lực ngoài ngân sách, hợp</p>	<p>Đã xử lý</p>

<p>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.</p>	<p>định tương ứng về luồng, tuyến, cảng, bến thủy nội địa, hành lang bảo vệ luồng tuyến, công trình phụ trợ và trách nhiệm quản lý, khai thác, bảo trì hệ thống hạ tầng.</p> <p>Bên cạnh đó, chương dành một phần quy định về cảng cạn, làm rõ vị trí của cảng cạn trong mạng lưới logistics và vận tải đa phương thức, bao gồm các nội dung về quy hoạch, đầu tư, khai thác và kết nối với cảng biển, cảng thủy nội địa và các phương thức vận tải khác.</p>	<p>tác công – tư và tách bạch vai trò quản lý nhà nước với hoạt động đầu tư, khai thác hạ tầng. Các quy định này phù hợp với yêu cầu xây dựng cơ chế thống nhất quản lý và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông, đồng thời tạo điều kiện huy động tối đa nguồn lực xã hội cho phát triển hạ tầng vận tải thủy. Việc xác lập vị trí của cảng cạn trong mạng lưới logistics cũng góp phần mở rộng không gian đầu tư và tăng hiệu quả khai thác hệ thống hạ tầng.</p> <p>Đồng thời, các quy định của chương thể hiện sự phù hợp với định hướng phát triển hệ thống hạ tầng chiến lược, đồng bộ và hiện đại, bảo đảm kết nối liên vùng, liên quốc gia và hội nhập quốc tế. Khung pháp lý về quy hoạch, đầu tư và quản lý hệ thống cảng, luồng tuyến và cảng cạn tạo nền tảng cho việc triển khai các dự án hạ tầng quy mô lớn, trong khi vẫn bảo đảm vai trò quản lý của Nhà nước đối với các công trình trọng yếu, phù hợp với yêu cầu phát huy vai trò chủ đạo của kinh tế nhà nước trong các lĩnh vực then chốt. Nhìn chung, Chương II đã thể hiện mức độ thể chế hóa cao các định hướng chiến lược về phát triển hạ tầng giao thông vận tải đường thủy, tạo cơ sở pháp lý quan trọng cho việc thực hiện các mục tiêu phát triển kinh tế – xã hội trong giai đoạn tới.</p>	
<p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam về Chiến lược phát triển</p>	<p>Chương III (từ Điều 56 đến Điều</p>	<p>Các quy định tại Chương III về quản lý tài</p>	<p>Đã xử lý</p>

<p>bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 → Định hướng phát triển đội tàu biển quốc gia, nâng cao năng lực vận tải biển, hoàn thiện thể chế quản lý tàu biển, bảo đảm an toàn – an ninh hàng hải và nâng cao vị thế quốc gia biển.</p> <p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 → Yêu cầu hiện đại hóa ngành giao thông vận tải, phát triển đội tàu vận tải, công nghiệp đóng tàu, hệ thống đăng kiểm và tiêu chuẩn kỹ thuật phương tiện.</p> <p>- 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 → Định hướng chuyển đổi số trong quản lý phương tiện, đăng ký, đăng kiểm tàu thuyền; xây dựng cơ sở dữ liệu số và quản lý phương tiện theo chuẩn quốc tế.</p> <p>- Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 của Bộ Chính trị về hội nhập quốc tế trong tình hình mới → Yêu cầu nội luật hóa các điều ước quốc tế về hàng hải; hoàn thiện pháp luật về đăng ký tàu biển, giấy chứng nhận, tiêu chuẩn kỹ thuật, quyền tài sản và bảo đảm thực thi các công ước quốc tế.</p> <p>- Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân trở thành một động lực quan trọng của nền kinh tế → Tạo hành lang pháp lý minh bạch về sở hữu, thế chấp tàu biển, chuyển quyền sở hữu, bảo đảm quyền tài sản và thúc đẩy đầu tư vào vận tải thủy.</p> <p>- Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam trong giai đoạn mới → Yêu cầu hoàn thiện pháp luật về quyền sở hữu, giao dịch tài sản, bảo đảm thực thi pháp luật và tăng cường hiệu lực quản lý nhà nước đối với phương tiện vận tải thủy.</p> <p>- Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng</p>	<p>84) quy định về quản lý tàu thuyền theo hướng tích hợp giữa tàu biển và tàu sông, hình thành khung pháp lý thống nhất cho toàn bộ phương tiện hoạt động trong lĩnh vực giao thông vận tải đường thủy. Nội dung chương bao gồm các quy định về phân loại tàu thuyền, đăng ký, đăng kiểm, giấy chứng nhận và tài liệu của tàu, cùng các vấn đề liên quan đến quyền sở hữu, thế chấp và quyền cầm giữ hàng hải.</p>	<p>thuyền cơ bản bảo đảm sự phù hợp và thể chế hóa đầy đủ, trực tiếp các định hướng lớn của Đảng về phát triển kinh tế biển, hiện đại hóa giao thông vận tải, hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường và xây dựng Nhà nước pháp quyền.</p> <p>Trước hết, nội dung về phân loại, đăng ký, đăng kiểm tàu thuyền; giấy chứng nhận, tài liệu tàu; chuyển quyền sở hữu, thế chấp tàu biển và quyền cầm giữ hàng hải đã thể chế hóa rõ định hướng của Nghị quyết 36-NQ/TW về phát triển đội tàu biển quốc gia, nâng cao năng lực vận tải biển và hoàn thiện thể chế quản lý tàu biển theo chuẩn quốc tế. Các quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật, an toàn khai thác, đăng kiểm và quản lý vòng đời phương tiện phù hợp với yêu cầu hiện đại hóa ngành giao thông vận tải nêu tại Nghị quyết 29-NQ/TW, đồng thời góp phần phát triển công nghiệp đóng tàu, dịch vụ hàng hải và logistics.</p> <p>Chương III cũng thể hiện sự gắn kết chặt chẽ với định hướng chuyển đổi số, đổi mới quản trị trong Nghị quyết 57-NQ/TW của Bộ Chính trị thông qua việc hoàn thiện cơ sở pháp lý cho quản lý phương tiện, hồ sơ tàu thuyền, giấy chứng nhận và hoạt động đăng ký – đăng kiểm theo hướng số hóa, đồng bộ với thông lệ quốc tế. Các quy định về đăng ký tàu biển, giấy tờ tàu và nội luật hóa thông lệ quốc tế phù hợp với Nghị</p>
---	---	---

<p>cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới → Định hướng hoàn thiện quy định bảo đảm an toàn tàu thuyền, tiêu chuẩn kỹ thuật, đăng kiểm và điều kiện khai thác phương tiện.</p>		<p>quyết 59-NQ/TW về hội nhập quốc tế, bảo đảm tương thích với các điều ước quốc tế trong lĩnh vực hàng hải.</p> <p>Bên cạnh đó, quy định về chuyển quyền sở hữu, thế chấp tàu biển và quyền cầm giữ hàng hải thể hiện rõ việc thể chế hóa Nghị quyết 68-NQ/TW về phát triển kinh tế tư nhân, khi tạo hành lang pháp lý minh bạch, bảo đảm quyền tài sản, thúc đẩy huy động vốn và đầu tư vào vận tải thủy. Đồng thời, việc hoàn thiện khung pháp lý về quyền sở hữu và giao dịch tài sản gắn với tàu thuyền phù hợp với yêu cầu xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền theo Nghị quyết 27-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam.</p> <p>Ngoài ra, các quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật, an toàn phương tiện, điều kiện khai thác tàu thuyền góp phần thực hiện Chỉ thị 23-CT/TW về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới.</p>	
<p>- Nghị quyết số 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: xác định nhiệm vụ phát triển nguồn nhân lực biển chất lượng cao, nâng cao năng lực đội ngũ thuyền viên, lao động hàng hải, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế và tiêu chuẩn quốc tế.</p> <p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước: yêu cầu phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho các ngành kinh tế mũi nhọn, trong đó có giao thông vận tải, logistics và kinh tế biển.</p> <p>- Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 về tiếp tục xây dựng</p>	<p>Chương IV (từ Điều 85 đến Điều 91) quy định toàn diện về đội ngũ thuyền viên và người làm việc trên tàu biển, tàu sông, tập trung vào tiêu chuẩn nghề nghiệp, chính sách phát triển nguồn nhân lực và điều kiện lao động trên tàu.</p> <p>Nội dung chương xác lập hệ thống tiêu chuẩn đối với thuyền viên và người điều khiển phương tiện,</p>	<p>Các quy định về tiêu chuẩn thuyền viên, đào tạo, cấp chứng chỉ, điều kiện làm việc và chính sách đối với thuyền viên đã cụ thể hóa yêu cầu phát triển nguồn nhân lực biển chất lượng cao của Nghị quyết 36-NQ/TW và Nghị quyết 29-NQ/TW. Việc quy định đầy đủ quyền và nghĩa vụ của thuyền viên, điều kiện làm việc, an sinh nghề nghiệp thể hiện rõ định hướng của Nghị quyết 27-NQ/TW về bảo đảm quyền con người và</p>	<p>Đã xử lý</p>

<p>và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền XHCN Việt Nam: yêu cầu hoàn thiện hệ thống pháp luật về lao động, bảo đảm quyền con người, quyền công dân và tiêu chuẩn lao động phù hợp điều ước quốc tế. Văn kiện này do Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam ban hành.</p> <p>- Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 về hội nhập quốc tế trong tình hình mới: yêu cầu nội luật hóa các tiêu chuẩn lao động và điều ước quốc tế trong lĩnh vực hàng hải, nâng cao năng lực cạnh tranh nguồn nhân lực vận tải biển.</p> <p>- Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia của Bộ Chính trị: định hướng phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, kỹ năng nghề nghiệp, quản trị và điều kiện làm việc hiện đại.</p> <p>- Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới: nhấn mạnh nâng cao chất lượng đào tạo, quản lý người điều khiển phương tiện và lực lượng lao động vận tải.</p>	<p>bao gồm yêu cầu về trình độ chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn, sức khỏe, độ tuổi và điều kiện hành nghề. Đồng thời, chương quy định chính sách của Nhà nước đối với phát triển nguồn nhân lực thuyền viên, khuyến khích đào tạo, nâng cao chất lượng, bảo đảm đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế và tiêu chuẩn nghề nghiệp.</p>	<p>hoàn thiện pháp luật lao động.</p> <p>Đồng thời, việc nâng cao chất lượng đào tạo, quản lý nghề nghiệp và chuẩn hóa đội ngũ thuyền viên đáp ứng yêu cầu bảo đảm an toàn giao thông theo Chỉ thị 23-CT/TW.</p>	
<p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn 2045; trong đó nhấn mạnh phát triển các ngành công nghiệp nền tảng, công nghiệp chế tạo và công nghiệp phụ trợ, tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu.</p> <p>- Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 về kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội giai đoạn 2026–2030 gắn với mục tiêu tăng trưởng “hai con số”, yêu cầu phát triển hệ thống hạ tầng giao thông, logistics và nâng cao năng lực công nghiệp phục vụ vận tải.</p> <p>- Nghị quyết số 79-NQ/TW ngày 06/01/2026 về phát triển kinh tế nhà nước, xác định phát triển các ngành, lĩnh vực then chốt, chiến lược và hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng quy mô lớn, hiện đại.</p> <p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2045; trong đó xác định nhiệm vụ phát triển mạnh kinh tế hàng</p>	<p>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.</p> <p>Nội dung chương xác lập nguyên tắc quản lý hoạt động đóng mới, hoán cải và sửa chữa tàu theo hướng bảo đảm an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường, tuân thủ tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và các điều ước quốc tế có liên quan. Các quy định làm rõ điều kiện đối với cơ sở đóng tàu, hoán cải, sửa</p>	<p>Các quy định của Chương V thể chế hóa trực tiếp chủ trương phát triển công nghiệp nền tảng và công nghiệp chế tạo theo Nghị quyết 29-NQ/TW thông qua việc thiết lập khung pháp lý cho hoạt động đóng mới, sửa chữa, hoán cải và phá dỡ tàu, đồng thời bổ sung định hướng phát triển công nghiệp phụ trợ tàu thủy.</p> <p>Nội dung chương góp phần tạo nền tảng pháp lý để nâng cao năng lực đóng mới và sửa chữa đội tàu phục vụ vận tải biển và vận tải thủy nội địa, phù hợp với yêu cầu phát triển hạ tầng và logistics theo Kết luận 18-KL/TW và định hướng phát triển</p>	<p>Đã xử lý</p>

<p>hải, xây dựng đội tàu biển quốc gia và công nghiệp đóng tàu. - Nghị quyết số 41-NQ/TW ngày 10/10/2023 về xây dựng và phát huy vai trò đội ngũ doanh nhân Việt Nam, khuyến khích phát triển doanh nghiệp công nghiệp quy mô lớn và tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu.</p>	<p>chữa; yêu cầu về thiết kế, thi công, thử nghiệm và nghiệm thu sản phẩm tàu thủy. Chương cũng bổ sung khung pháp lý đối với hoạt động phá dỡ tàu, nhấn mạnh yêu cầu quản lý an toàn lao động, xử lý chất thải, kiểm soát ô nhiễm và trách nhiệm của chủ tàu, cơ sở phá dỡ trong suốt quá trình thực hiện. Bên cạnh đó, chương đặt nền tảng cho phát triển công nghiệp phụ trợ tàu thủy, bao gồm sản xuất vật tư, thiết bị, dịch vụ kỹ thuật và các hoạt động hỗ trợ khác phục vụ ngành đóng tàu và khai thác tàu.</p>	<p>các ngành kinh tế then chốt theo Nghị quyết 79-NQ/TW.  Quy định về phát triển công nghiệp tàu thủy gắn với xây dựng đội tàu quốc gia và phát triển kinh tế biển thể hiện mức độ phù hợp cao với Nghị quyết 36-NQ/TW về chiến lược kinh tế biển. Đồng thời, việc tạo lập môi trường pháp lý cho doanh nghiệp tham gia chuỗi giá trị công nghiệp tàu thủy phù hợp với định hướng phát triển đội ngũ doanh nghiệp theo Nghị quyết 41-NQ/TW.</p>	
<p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; trong đó nhấn mạnh phát triển hệ thống logistics hiện đại, nâng cao năng lực vận tải và giảm chi phí logistics quốc gia. - Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 về kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội giai đoạn 2026–2030, yêu cầu phát triển các tuyến giao thông kết nối liên vùng, liên phương thức và nâng cao hiệu quả vận tải đa phương thức. - Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; trong đó xác định nhiệm vụ phát triển vận tải biển, dịch vụ logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam. - Nghị quyết số 41-NQ/TW ngày 10/10/2023 về xây dựng và phát huy vai trò đội ngũ doanh nhân Việt Nam; khuyến khích phát triển doanh nghiệp logistics, vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải.</p>	<p>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.  Nội dung chương xác định khái niệm vận tải biển và vận tải đường thủy nội địa theo cách tiếp cận thống nhất; quy định nguyên tắc thực hiện quyền vận tải biển nội địa và vận tải thủy nội địa; xác lập cơ sở pháp lý cho hoạt động cung</p>	<p>Quy định tại Chương VI thể chế hóa trực tiếp định hướng phát triển hệ thống vận tải và logistics quốc gia theo Nghị quyết 29-NQ/TW thông qua việc xây dựng khung pháp lý chung cho hoạt động vận tải và dịch vụ bằng đường thủy theo hướng thống nhất, liên thông và phù hợp với vận tải đa phương thức.  Nội dung về quyền vận tải biển nội địa và vận tải thủy nội địa góp phần hoàn thiện cơ sở pháp lý cho việc phát triển các hành lang vận tải kết nối liên vùng, phù hợp với yêu cầu của Kết luận 18-KL/TW về tăng cường kết nối hạ tầng và phát triển vận tải hiệu quả.</p>	<p>Đã xử lý</p>

	<p>cấp dịch vụ vận tải và dịch vụ hỗ trợ tại vùng biển, vùng nước cảng biển và đường thủy nội địa. Chương này đóng vai trò là cầu nối pháp lý giữa các quy định chung và các chương chuyên sâu về vận tải, dịch vụ hàng hải và dịch vụ đường thủy nội địa.</p>	<p>Việc xác lập khuôn khổ pháp lý chung cho hoạt động dịch vụ vận tải tại vùng biển và nội thủy góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của vận tải biển và logistics, phù hợp với Nghị quyết 36-NQ/TW về phát triển kinh tế biển và Nghị quyết 41-NQ/TW về phát triển doanh nghiệp.</p>	
	<p>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.</p> <p>Nội dung bao gồm các nguyên tắc thực hiện vận chuyển bằng đường biển; hợp đồng vận chuyển hàng hóa và hành khách; quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của người vận chuyển, người thuê vận chuyển và hành khách; chứng từ vận tải, trách nhiệm bồi thường thiệt hại, miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển. Các quy định được xây dựng theo hướng tiếp cận pháp luật hàng hải quốc tế, bảo đảm tính minh bạch, an toàn và khả năng hội nhập của thị trường vận tải biển Việt Nam.</p>	<p>Các quy định của Chương VII thể chế hóa trực tiếp định hướng phát triển vận tải biển trở thành ngành kinh tế mũi nhọn theo Nghị quyết 36-NQ/TW, thông qua việc hoàn thiện khuôn khổ pháp lý về hợp đồng vận chuyển, trách nhiệm dân sự và cơ chế bồi thường thiệt hại theo thông lệ quốc tế.</p> <p>Việc hoàn thiện quy định về vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường biển góp phần giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế theo Nghị quyết 29-NQ/TW và đáp ứng yêu cầu phát triển vận tải phục vụ xuất nhập khẩu theo Kết luận 18-KL/TW.</p> <p>Khung pháp lý rõ ràng, minh bạch về quyền và nghĩa vụ của các chủ thể tham gia vận tải biển tạo môi trường thuận lợi cho doanh nghiệp phát triển, phù hợp với định hướng của Nghị quyết 41-NQ/TW.</p>	<p>Đã xử lý</p>
<p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; trong đó nhấn mạnh phát triển hệ thống logistics hiện đại, nâng cao năng lực vận tải và giảm</p>	<p>Chương VIII (từ Điều 116 đến Điều 120) quy định các nội dung liên quan đến hoạt động</p>	<p>Các quy định của Chương VIII thể chế hóa chủ trương phát triển vận tải thủy nội địa</p>	<p>Đã xử lý</p>

<p>chi phí logistics quốc gia.</p> <p>- Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 về kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội giai đoạn 2026–2030, yêu cầu phát triển các tuyến giao thông kết nối liên vùng, liên phương thức và nâng cao hiệu quả vận tải đa phương thức.</p> <p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; trong đó xác định nhiệm vụ phát triển vận tải biển, dịch vụ logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam.</p> <p>- Nghị quyết số 41-NQ/TW ngày 10/10/2023 về xây dựng và phát huy vai trò đội ngũ doanh nhân Việt Nam; khuyến khích phát triển doanh nghiệp logistics, vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải.</p>	<p>vận tải hàng hóa, hành khách bằng đường thủy nội địa, bao gồm nguyên tắc tổ chức vận tải; hợp đồng vận chuyển; quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của người vận chuyển, người thuê vận chuyển và hành khách; trách nhiệm bồi thường thiệt hại, miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm trong vận tải đường thủy nội địa.</p> <p>Các quy định được thiết kế bảo đảm tính tương thích với vận tải biển, tạo điều kiện phát triển vận tải thủy nội địa gắn với vận tải đa phương thức và logistics.</p>	<p>trở thành phương thức vận tải khối lượng lớn, chi phí thấp theo định hướng của Nghị quyết 29-NQ/TW, góp phần giảm chi phí logistics quốc gia.</p> <p>Nội dung chương đáp ứng yêu cầu phát triển và nâng cấp hệ thống vận tải thủy nội địa theo Kết luận 18-KL/TW, tạo cơ sở pháp lý cho việc khai thác hiệu quả các hành lang vận tải thủy chính và kết nối với vận tải biển.</p> <p>Việc thiết kế quy định tương thích với vận tải biển góp phần phát triển hệ thống vận tải đường thủy thống nhất, phù hợp với định hướng phát triển kinh tế biển theo Nghị quyết 36-NQ/TW và tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp vận tải theo Nghị quyết 41-NQ/TW.</p>	
<p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; yêu cầu hoàn thiện thể chế pháp luật hàng hải phù hợp thông lệ quốc tế và nâng cao năng lực cạnh tranh của vận tải biển.</p> <p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; nhấn mạnh phát triển hệ thống logistics hiện đại, an toàn và hiệu quả.</p>	<p>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 tồn thất chung, tồn thất riêng.</p> <p>Nội dung bao gồm nguyên tắc xác định tồn thất chung; quyền, nghĩa vụ của các bên liên quan; phân bổ chi phí, trách nhiệm bồi hoàn và xử lý các chi phí phát sinh nhằm cứu tàu, hàng hóa và hành trình vận tải biển. Các quy định bảo đảm phù hợp với tập quán và thông lệ quốc tế, tạo cơ sở pháp lý</p>	<p>Quy định về tồn thất chung và tồn thất riêng thể chế hóa trực tiếp yêu cầu hoàn thiện pháp luật hàng hải theo chuẩn mực quốc tế của Nghị quyết 36-NQ/TW, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và mức độ hội nhập của vận tải biển Việt Nam.</p> <p>Việc thiết lập cơ chế phân bổ rủi ro minh bạch, phù hợp thông lệ quốc tế góp phần bảo đảm an toàn pháp lý cho hoạt động logistics và thương mại quốc tế, phù hợp với Nghị quyết 29-NQ/TW về phát triển hệ thống logistics hiện đại.</p>	<p>Đã xử lý</p>

	<p>cho việc giải quyết các rủi ro đặc thù trong hoạt động vận tải biển.</p> <p>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, gồm: nguyên tắc bảo hiểm hàng hải và bảo hiểm trong vận tải thủy nội địa; quyền, nghĩa vụ của các bên trong quan hệ bảo hiểm; phạm vi trách nhiệm bảo hiểm đối với tàu thuyền, hàng hóa, hành khách và trách nhiệm dân sự; cơ chế bồi thường, thể quyền và xử lý rủi ro phát sinh trong quá trình vận tải.</p>	<p>Quy định về bảo hiểm chuyên ngành trong vận tải đường thủy thể chế hóa yêu cầu hoàn thiện khung pháp lý quản trị rủi ro trong kinh tế biển theo Nghị quyết 36-NQ/TW, góp phần bảo đảm an toàn tài chính cho hoạt động vận tải và dịch vụ hàng hải.</p> <p>Việc xây dựng cơ chế bảo hiểm đối với tàu thuyền, hàng hóa và trách nhiệm dân sự phù hợp với định hướng phát triển thị trường bảo hiểm và dịch vụ tài chính theo Nghị quyết 29-NQ/TW, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành vận tải và logistics.</p>	<p>Đã xử lý</p>
<p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; nhấn mạnh phát triển hệ thống logistics hiện đại, giảm chi phí logistics quốc gia.</p> <p>- Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 về kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội giai đoạn 2026–2030; yêu cầu phát triển hệ thống giao thông và logistics kết nối liên vùng, liên phương thức.</p> <p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; xác định phát triển dịch vụ hàng hải, logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của hệ thống cảng biển.</p> <p>- Nghị quyết số 41-NQ/TW ngày 10/10/2023 về xây dựng và phát huy vai trò đội ngũ doanh nhân Việt Nam; khuyến khích phát triển doanh nghiệp dịch vụ logistics và dịch vụ vận tải.</p>	<p>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, lái dật,... Các quy định tập trung làm rõ điều kiện kinh doanh, quyền và nghĩa vụ của các chủ thể cung cấp dịch vụ, trách nhiệm quản lý nhà nước và nguyên tắc bảo đảm an toàn, an ninh, chất lượng dịch vụ.</p>	<p>Các quy định của Chương XI thể chế hóa định hướng phát triển dịch vụ logistics và dịch vụ hàng hải theo Nghị quyết 29-NQ/TW thông qua việc hoàn thiện khung pháp lý cho các dịch vụ hỗ trợ chuỗi vận tải đường thủy.</p> <p>Việc thiết lập hệ thống dịch vụ hỗ trợ khai thác tàu thuyền và hoạt động cảng góp phần nâng cao hiệu quả kết nối hạ tầng giao thông và logistics theo Kết luận 18-KL/TW.</p> <p>Các quy định về phát triển dịch vụ hàng hải, logistics và dịch vụ hỗ trợ vận tải phù hợp với định hướng phát triển kinh tế biển theo Nghị quyết 36-NQ/TW và tạo môi</p>	<p>Đã xử lý</p>

		trường thuận lợi cho doanh nghiệp theo Nghị quyết 41-NQ/TW.	
<p>- Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả.</p> <p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; nhấn mạnh phát triển hệ thống logistics và nâng cao hiệu quả quản lý hạ tầng giao thông.</p> <p>- Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 về kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội giai đoạn 2026–2030; yêu cầu phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, kết nối liên vùng và quốc tế.</p> <p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; xác định nâng cao hiệu quả quản lý hệ thống cảng biển, phát triển dịch vụ logistics.</p>	<p>Chương XII (từ Điều 155 đến Điều 158) quy định quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa. Nội dung tập trung làm rõ nguyên tắc thực hiện quản lý nhà nước tại cảng; trách nhiệm, thẩm quyền của cơ quan quản lý chuyên ngành; cơ chế phối hợp giữa các cơ quan thực hiện kiểm tra, giám sát, kiểm soát hoạt động của tàu thuyền, hàng hóa, hành khách tại cảng; bảo đảm an toàn, an ninh, trật tự, phòng chống ô nhiễm môi trường và tạo thuận lợi thương mại. Các quy định hướng tới đơn giản hóa thủ tục, nâng cao hiệu quả quản lý và bảo đảm tính đồng bộ giữa cảng biển và cảng, bến thủy nội địa.</p>	<p>Các quy định về quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng thể chế hóa định hướng tinh gọn bộ máy, nâng cao hiệu lực quản lý theo Nghị quyết 18-NQ/TW thông qua việc thiết lập cơ chế quản lý thống nhất, tăng cường phối hợp giữa các cơ quan tại Việc đơn giản hóa thủ tục, tăng cường phối hợp kiểm tra, giám sát và tạo thuận lợi thương mại phù hợp với định hướng phát triển logistics và hạ tầng giao thông theo Nghị quyết 29-NQ/TW và Kết luận 18-KL/TW.</p> <p>Các quy định về quản lý cảng biển và cảng, bến thủy nội địa góp phần nâng cao hiệu quả khai thác hệ thống cảng và dịch vụ logistics, phù hợp với định hướng phát triển kinh tế biển theo Nghị quyết 36-NQ/TW.</p>	Đã xử lý
<p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; yêu cầu bảo đảm an toàn, an ninh trong hoạt động kinh tế biển.</p> <p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; nhấn mạnh phát triển hệ thống giao thông an toàn, bền vững.</p>	<p>Chương XIII (từ Điều 159 đến Điều 161) quy định an toàn, an ninh hàng hải và đường thủy nội địa</p>	<p>Các quy định về bảo đảm an toàn, an ninh trong hoạt động đường thủy thể chế hóa trực tiếp yêu cầu bảo đảm an toàn, an ninh trong phát triển kinh tế biển theo Nghị quyết 36-NQ/TW và yêu cầu phát triển giao thông bền vững theo Nghị quyết 29-NQ/TW.</p>	Đã xử lý
<p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; yêu cầu phát triển hệ thống giao thông an toàn, bền vững.</p>	<p>Chương XIV (từ Điều 162 đến Điều 163) quy định điều tra tai nạn, kháng nghị hàng hải và</p>	<p>Việc thiết lập cơ chế điều tra tai nạn và kháng nghị thống nhất góp phần nâng cao an toàn giao thông đường thủy theo Nghị</p>	Đã xử lý

<p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; yêu cầu nâng cao an toàn trong hoạt động hàng hải.</p>	<p>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.</p>	<p>quyết 29-NQ/TW và bảo đảm an toàn hoạt động hàng hải theo Nghị quyết 36-NQ/TW.</p>	
<p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; yêu cầu nâng cao năng lực phòng ngừa, ứng phó sự cố trên biển. - Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; yêu cầu phát triển hệ thống giao thông an toàn, bền vững.</p>	<p>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).</p>	<p>Việc xây dựng cơ chế phối hợp lực lượng và huy động nguồn lực trong ứng phó sự cố trên biển và đường thủy nội địa phù hợp với định hướng bảo vệ an ninh, an toàn các hoạt động kinh tế trọng yếu theo Nghị quyết 36-NQ/TW. Các quy định góp phần bảo đảm an toàn giao thông và phát triển bền vững hệ thống vận tải đường thủy theo Nghị quyết 29-NQ/TW.</p>	<p>Đã xử lý</p>
<p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; yêu cầu hoàn thiện thể chế pháp luật hàng hải theo chuẩn mực quốc tế. - Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; nhấn mạnh nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics và vận tải.</p>	<p>Chương XVI (từ Điều 170 đến Điều 174) quy định giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải.</p>	<p>Các quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự thể chế hóa yêu cầu hoàn thiện pháp luật hàng hải theo chuẩn mực quốc tế theo Nghị quyết 36-NQ/TW, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và khả năng hội nhập của vận tải biển Việt Nam. Khung pháp lý về giới hạn trách nhiệm góp phần giảm rủi ro pháp lý và chi phí cho doanh nghiệp vận tải và logistics, phù hợp với định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh theo Nghị quyết 29-NQ/TW.</p>	<p>Đã xử lý</p>
<p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; yêu cầu hoàn thiện thể chế pháp luật hàng hải phù hợp thông lệ quốc tế. - Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; nhấn mạnh tạo môi trường</p>	<p>Chương XVII (từ Điều 175 đến Điều 181) quy định tạm giữ, bắt giữ tàu biển.</p>	<p>Việc xây dựng chế định bắt giữ tàu biển phù hợp với thông lệ quốc tế góp phần nâng cao mức độ hội nhập và năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải theo Nghị quyết 36-NQ/TW.</p>	<p>Đã xử lý</p>

pháp lý minh bạch, an toàn cho hoạt động kinh doanh.		Khung pháp lý minh bạch về tạm giữ, bắt giữ tàu biển góp phần bảo đảm môi trường kinh doanh an toàn, ổn định theo định hướng của Nghị quyết 29-NQ/TW.	
Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị Trung ương 8 khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. → Định hướng phát triển vận tải biển, cảng biển, dịch vụ logistics; bảo đảm an toàn, an ninh và khai thác hiệu quả không gian 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.	Quy định về quản lý, trục vớt và xử lý tài sản chìm đắm góp phần duy trì luồng tuyến thông suốt, bảo đảm an toàn cho hoạt động vận tải biển và đường thủy nội địa, qua đó hỗ trợ phát triển logistics, cảng biển và chuỗi vận tải. Đây là nội dung gắn trực tiếp với định hướng khai thác hiệu quả tiềm năng kinh tế biển, phát triển hệ thống giao thông vận tải đồng bộ.	Đã xử lý
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. → Định hướng hoàn thiện hệ thống pháp luật, nâng cao hiệu quả cơ chế giải quyết tranh chấp, bảo đảm công lý và bảo vệ quyền con người, quyền công dân.	Chương XIX (từ Điều 185 đến Điều 187) quy định việc giải quyết tranh chấp trong hoạt động hàng hải.	Các quy định của Chương XIX thể chế hóa trực tiếp chủ trương hoàn thiện Nhà nước pháp quyền và cải cách tư pháp thông qua việc xác lập cơ chế giải quyết tranh chấp minh bạch, đa dạng và phù hợp thông lệ quốc tế. Việc ghi nhận vai trò của tòa án, trọng tài và áp dụng điều ước quốc tế góp phần nâng cao năng lực giải quyết tranh chấp hàng hải – lĩnh vực có tính quốc tế cao – qua đó tăng cường bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân và nâng cao môi trường đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực vận tải biển.	Đã xử lý

## 2. Văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự thảo

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO VĂN BẢN	QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT HIỆN HÀNH CÓ LIÊN QUAN	ĐÁNH GIÁ (Tính hợp hiến, tính hợp pháp, tính thống nhất)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
<p>Chương I (từ Điều 1 đến Điều 15) quy định những nội dung chung mang tính nền tảng cho toàn bộ Bộ luật. Chương này xác định phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng theo hướng bao quát toàn bộ hoạt động giao thông vận tải đường thủy; thiết lập hệ thống giải thích từ ngữ thống nhất nhằm bảo đảm cách hiểu và áp dụng pháp luật đồng bộ trong cả lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa. Đồng thời, chương quy định các nguyên tắc cơ bản của hoạt động giao thông vận tải đường thủy, định hướng bảo đảm an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, phát triển bền vững và phù hợp với điều ước quốc tế. Bên cạnh đó, Chương I xác lập khung trách nhiệm quản lý nhà nước chung trong toàn ngành, làm cơ sở cho việc phân công, phân cấp và tổ chức thực hiện các quy định chuyên ngành ở các chương tiếp theo.</p>	<p>Các quy định tại Chương I (từ Điều 1 đến Điều 15) của dự thảo Bộ luật được xây dựng trên cơ sở rà soát, kế thừa và tích hợp các quy định tại các văn bản pháp luật sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015: quy định về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, nguyên tắc áp dụng pháp luật, giải thích từ ngữ và các nguyên tắc cơ bản của hoạt động hàng hải;</li> <li>- Luật Giao thông đường thủy nội địa: quy định về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, giải thích từ ngữ, nguyên tắc hoạt động giao thông đường thủy nội địa và trách nhiệm quản lý nhà nước;</li> <li>- Luật Tổ chức Chính phủ 2025: quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Chính phủ và nguyên tắc tổ chức, phân công, phân cấp quản lý nhà nước;</li> <li>- Luật Bảo vệ môi trường 2020 và Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo: quy định về bảo vệ môi trường, phát triển bền vững trong hoạt động khai thác, sử dụng tài nguyên biển và giao thông thủy;</li> <li>- Luật Đầu tư 2020, Luật Đầu tư công: quy định về hoạt động đầu tư phát triển kết cấu</li> </ul>	<p><b>ĐÁNH GIÁ</b> (Tính hợp hiến, tính hợp pháp, tính thống nhất)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nội dung Chương I phù hợp với các quy định của Hiến pháp về quản lý nhà nước đối với nền kinh tế, bảo đảm quyền tự do kinh doanh, bảo vệ môi trường, bảo đảm quốc phòng, an ninh và phát triển bền vững; không phát sinh quy định hạn chế quyền con người, quyền công dân trái với Hiến pháp.</li> <li>- Về tính hợp pháp và thống nhất: Các quy định được xây dựng trên cơ sở kế thừa và tích hợp các quy định của pháp luật hiện hành, bảo đảm không chồng chéo, mâu thuẫn với các luật có liên quan; đồng thời thống nhất cách tiếp cận quản lý giữa lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, khắc phục tình trạng phân tán trước đây.</li> </ul>	<p>Dự thảo đã thực hiện xử lý các nội dung sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Đã rà soát, loại bỏ các quy định trùng lặp, chồng chéo giữa quy định của lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa; đồng thời hợp nhất thành các quy định chung tại Chương I nhằm bảo đảm thống nhất trong áp dụng.</li> <li>- Đã chuẩn hóa hệ thống khái niệm, giải thích từ ngữ, bảo đảm cách hiểu thống nhất cho cả hai lĩnh vực; đồng thời bổ sung các khái niệm mới phù hợp với xu hướng phát triển như cảng xanh, cảng thông minh, nhiên liệu thay thế.</li> <li>- Đã điều chỉnh quy định về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng theo hướng bao quát, bảo đảm không chồng lấn với các luật chuyên ngành khác, đồng thời xác định rõ phạm vi điều chỉnh của Bộ luật.</li> <li>- Đã rà soát, điều chỉnh các nguyên tắc hoạt động theo hướng phù hợp với quy định của Hiến pháp, các luật có liên quan và điều ước quốc tế, đặc biệt</li> </ul>

	<p>hạ tầng;</p> <p>- Luật Chuyên đổi số và các quy định liên quan đến ứng dụng công nghệ, chuyên đổi số trong quản lý, khai thác hạ tầng và vận tải.</p>		<p>trong các nội dung về an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường và hội nhập quốc tế.</p> <p>- Đã làm rõ khung trách nhiệm quản lý nhà nước, bảo đảm phù hợp với quy định của pháp luật về tổ chức bộ máy nhà nước, phân công, phân cấp và tăng cường hiệu lực quản lý.</p>
<p>Chương II (từ Điều 16 đến Điều 55) quy định toàn diện về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường thủy, bao gồm kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và cảng cạn. Nội dung chương tập trung vào các vấn đề về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác, bảo trì và bảo vệ hệ thống hạ tầng theo hướng thống nhất, liên thông và đồng bộ.</p> <p>Đối với kết cấu hạ tầng hàng hải, chương quy định các nội dung liên quan đến luồng hàng hải, vùng nước cảng biển, khu neo đậu, cảng biển và các công trình phụ trợ; nguyên tắc quản lý, khai thác, bảo trì và bảo vệ công trình; cũng như cơ chế huy động nguồn lực đầu tư và xã hội hóa phát triển hạ tầng. Đối với kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, chương quy định tương ứng về luồng, tuyến, cảng, bến thủy nội địa, hành lang bảo vệ luồng, tuyến, công trình phụ trợ và trách nhiệm quản lý, khai thác, bảo trì hệ</p>	<p>Các quy định tại Chương II của dự thảo Bộ luật được xây dựng trên cơ sở rà soát, kế thừa và tích hợp từ các văn bản pháp luật sau:</p> <p>- Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015: quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải, bao gồm cảng biển, luồng hàng hải, vùng nước cảng biển, khu neo đậu, công trình hàng hải, quản lý, khai thác, bảo trì và bảo vệ công trình;</p> <p>- Luật Giao thông đường thủy nội địa: quy định về kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, bao gồm luồng, tuyến, cảng, bến thủy nội địa, hành lang bảo vệ luồng, quản lý, khai thác và bảo trì;</p> <p>- Luật Quy hoạch 2025: quy định về hệ thống quy hoạch quốc gia, quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông;</p> <p>- Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư 2020, Luật Đầu tư: quy định về đầu tư, lựa chọn nhà đầu tư, huy động nguồn lực phát triển hạ tầng;</p> <p>- Luật Xây dựng 2014 sửa đổi 2020: quy định về đầu tư xây dựng công trình hạ tầng;</p> <p>- Luật Quản lý, sử dụng tài sản công: quy</p>	<p>Chương II của dự thảo Bộ luật bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp, thống nhất và phù hợp thực tiễn, cụ thể:</p> <p>- Về tính hợp hiến: Các quy định về quy hoạch, đầu tư, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng phù hợp với Hiến pháp về quản lý tài sản công, phát triển kết cấu hạ tầng, bảo đảm quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.</p> <p>- Về tính hợp pháp và thống nhất: Nội dung Chương II đã được xây dựng bảo đảm không chồng chéo với các luật về đầu tư, xây dựng, quy hoạch, tài sản công, đồng thời thống nhất cách tiếp cận quản lý hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn; khắc phục tình trạng phân tán trước đây giữa hai hệ thống pháp luật.</p> <p>Đồng thời bổ sung các cơ chế mới về xã hội hóa, khai thác hạ tầng, chuyển đổi mục đích, xử lý tài sản, đáp ứng yêu cầu thực tiễn phát triển ngành.</p>	<p>Trên cơ sở rà soát, dự thảo đã thực hiện xử lý các nội dung sau:</p> <p>Đã hợp nhất các quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa thành một chương chung, bảo đảm quản lý thống nhất, liên thông và đồng bộ;</p> <p>Đã rà soát, loại bỏ các quy định trùng lặp, chồng chéo giữa các văn bản pháp luật hiện hành, đồng thời chuẩn hóa nội dung về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác và bảo trì;</p> <p>Đã làm rõ cơ chế huy động nguồn lực và xã hội hóa đầu tư, bảo đảm phù hợp với pháp luật về đầu tư, đấu thầu và tài sản công;</p> <p>Đã bổ sung quy định về cảng cạn, xác định rõ vị trí trong hệ thống logistics và vận tải đa phương thức, bảo đảm kết nối với các phương thức vận tải khác;</p> <p>Đã hoàn thiện quy định về quản lý, khai thác và bảo vệ công trình, bảo đảm an toàn, bảo vệ môi trường và sử dụng hiệu quả tài sản kết cấu hạ tầng;</p> <p>Đã làm rõ trách nhiệm quản lý nhà</p>

<p>thống hạ tầng.</p> <p>Bên cạnh đó, chương dành một phần quy định về cảng cạn, làm rõ vị trí của cảng cạn trong mạng lưới logistics và vận tải đa phương thức, bao gồm các nội dung về quy hoạch, đầu tư, khai thác và kết nối với cảng biển, cảng thủy nội địa và các phương thức vận tải khác.</p>	<p>định về quản lý, khai thác, xử lý tài sản kết cấu hạ tầng;</p> <p>- Luật Bảo vệ môi trường 2020, Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo: quy định về bảo vệ môi trường, sử dụng tài nguyên;</p> <p>- Luật Tổ chức Chính phủ 2025: quy định về thẩm quyền, phân công, phân cấp quản lý nhà nước.</p>		<p>nước và phân công, phân cấp, bảo đảm phù hợp với pháp luật về tổ chức bộ máy nhà nước;</p> <p>Đã bổ sung các cơ chế linh hoạt như khai thác trong điều kiện đặc thù, hạ tầng tạm thời, hạ tầng khẩn cấp, xử lý biến động và chuyển đổi hạ tầng, đáp ứng yêu cầu thực tiễn.</p>
<p>Chương III (từ Điều 56 đến Điều 84) quy định về quản lý tàu thuyền theo hướng tích hợp giữa tàu biển và tàu sông, hình thành khung pháp lý thống nhất cho toàn bộ phương tiện hoạt động trong lĩnh vực giao thông vận tải đường thủy. Nội dung chương bao gồm các quy định về phân loại tàu thuyền, đăng ký, đăng kiểm, giấy chứng nhận và tài liệu của tàu, cùng các vấn đề liên quan đến quyền sở hữu, thế chấp và quyền cầm giữ hàng hải.</p>	<p>- Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015: quy định về tàu biển, đăng ký tàu biển, đăng kiểm, giấy chứng nhận, quyền sở hữu, thế chấp tàu biển và quyền cầm giữ hàng hải;</p> <p>- Luật Giao thông đường thủy nội địa: quy định về phương tiện thủy nội địa, đăng ký, đăng kiểm, điều kiện an toàn kỹ thuật và quản lý phương tiện;</p> <p>- Bộ luật Dân sự 2015: quy định về quyền sở hữu tài sản, giao dịch dân sự, biện pháp bảo đảm (thế chấp, cầm giữ);</p> <p>- Luật Doanh nghiệp 2020, Luật Đầu tư 2020: quy định về chủ thể sở hữu, khai thác tàu thuyền và hoạt động kinh doanh;</p> <p>- Luật Giao dịch điện tử, Luật Chuyển đổi số: quy định về cấp giấy chứng nhận điện tử, số hóa quản lý phương tiện;</p> <p>- Luật Tổ chức Chính phủ 2025: quy định về phân công, phân cấp quản lý nhà nước.</p>	<p>Về tính hợp hiến: Các quy định về quyền sở hữu tàu thuyền, đăng ký, đăng kiểm và giao dịch bảo đảm phù hợp với Hiến pháp về bảo vệ quyền tài sản, quyền tự do kinh doanh, đồng thời bảo đảm yêu cầu quản lý nhà nước về an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường.</p> <p>Về tính hợp pháp và thống nhất: Chương III đã được xây dựng trên cơ sở tích hợp hai hệ thống pháp luật về tàu biển và tàu sông, bảo đảm thống nhất với pháp luật dân sự, đầu tư, doanh nghiệp và giao dịch bảo đảm; khắc phục tình trạng phân tán, khác biệt giữa hai lĩnh vực trước đây.</p>	<p>Trên cơ sở rà soát, dự thảo đã thực hiện xử lý các nội dung sau:</p> <p>Đã tích hợp quy định về tàu biển và tàu sông thành một khung pháp lý thống nhất, bảo đảm quản lý đồng bộ đối với toàn bộ phương tiện giao thông đường thủy;</p> <p>Đã chuẩn hóa hệ thống phân loại tàu thuyền và khái niệm pháp lý, bảo đảm phân định rõ đối tượng quản lý và phạm vi áp dụng;</p> <p>Đã thống nhất cơ chế đăng ký, đăng kiểm và cấp giấy chứng nhận, đồng thời bổ sung quy định về giấy tờ điện tử, chuyển đổi số trong quản lý phương tiện;</p> <p>Đã hoàn thiện quy định về quyền sở hữu, chuyển nhượng, thế chấp tàu thuyền, bảo đảm phù hợp với pháp luật dân sự và tạo điều kiện huy động nguồn lực tài chính;</p> <p>Đã kế thừa và hoàn thiện chế định quyền cầm giữ hàng hải, bảo đảm phù</p>

			<p>hợp thông lệ quốc tế, nâng cao hiệu quả bảo vệ quyền lợi của các chủ thể;          Đã bổ sung quy định đối với các loại phương tiện, công trình đặc thù (công trình dầu khí, năng lượng tái tạo ngoài khơi...), bảo đảm bao quát thực tiễn phát sinh;          Đã làm rõ trách nhiệm của các chủ thể liên quan (chủ tàu, tổ chức đăng kiểm, cơ sở đóng tàu...), nâng cao tính minh bạch và hiệu lực quản lý nhà nước;          Đã tăng cường phân cấp, giao Chính phủ quy định chi tiết đối với các nội dung kỹ thuật, bảo đảm linh hoạt, phù hợp thực tiễn và thông lệ quốc tế.</p>
<p>Chương IV (từ Điều 85 đến Điều 91) quy định toàn diện về đội ngũ thuyền viên và người làm việc trên tàu biển, tàu sông, tập trung vào tiêu chuẩn nghề nghiệp, chính sách phát triển nguồn nhân lực và điều kiện lao động trên tàu.</p> <p>Nội dung chương xác lập hệ thống tiêu chuẩn đối với thuyền viên và người điều khiển phương tiện, bao gồm yêu cầu về trình độ chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn, sức khỏe, độ tuổi và điều kiện hành nghề. Đồng thời, chương quy định chính sách của Nhà nước đối với phát triển nguồn nhân lực thuyền viên, khuyến khích</p>	<p>- Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015: quy định về thuyền bộ, thuyền viên tàu biển, tiêu chuẩn, chức danh, quyền và nghĩa vụ của thuyền viên;          - Luật Giao thông đường thủy nội địa: quy định về người điều khiển phương tiện thủy nội địa, tiêu chuẩn chuyên môn, điều kiện hành nghề;          - Bộ luật Lao động 2019: quy định về quan hệ lao động, điều kiện lao động, quyền và nghĩa vụ của người lao động;          - Luật Việc làm, Luật Giáo dục nghề nghiệp: quy định về đào tạo, phát triển nguồn nhân lực;          - Luật An toàn, vệ sinh lao động: quy định về điều kiện lao động, an toàn, sức khỏe nghề nghiệp;</p>	<p>Về tính hợp hiến: Các quy định về tiêu chuẩn thuyền viên, điều kiện làm việc và chính sách phát triển nguồn nhân lực phù hợp với Hiến pháp về quyền làm việc, quyền được bảo đảm an toàn lao động, bảo vệ sức khỏe và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.</p> <p>Về tính hợp pháp và thống nhất: Nội dung Chương IV bảo đảm thống nhất với pháp luật về lao động, giáo dục nghề nghiệp, việc làm và an toàn lao động; đồng thời tích hợp quy định đối với thuyền viên tàu biển và người điều khiển phương tiện thủy nội địa, khắc phục sự phân tán trước đây.</p>	<p>Đã tích hợp quy định về thuyền viên tàu biển và người điều khiển phương tiện thủy nội địa thành một chương chung, bảo đảm thống nhất trong quản lý;          Đã chuẩn hóa hệ thống tiêu chuẩn nghề nghiệp, bao gồm trình độ chuyên môn, chứng chỉ, sức khỏe, độ tuổi và điều kiện hành nghề;          Đã bổ sung quy định về chính sách phát triển nguồn nhân lực, khuyến khích đào tạo, nâng cao chất lượng đội ngũ thuyền viên, phù hợp yêu cầu hội nhập;          Đã hoàn thiện quy định về điều kiện lao động và bảo đảm an toàn, sức khỏe nghề nghiệp, phù hợp với pháp luật lao</p>

<p>đào tạo, nâng cao chất lượng, bảo đảm đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế và tiêu chuẩn nghề nghiệp.</p>	<p>Luật Tổ chức Chính phủ 2025: quy định về phân công, phân cấp quản lý nhà nước.</p>		<p>động và đặc thù làm việc trên tàu;          - Đã làm rõ trách nhiệm của chủ tàu và các chủ thể liên quan trong việc bảo đảm điều kiện làm việc và quyền lợi của thuyền viên;          - Đã tăng cường phân cấp, giao Chính phủ quy định chi tiết các nội dung kỹ thuật, bảo đảm linh hoạt, phù hợp thực tiễn và tiêu chuẩn quốc tế.</p>
<p>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.          Nội dung chương xác lập nguyên tắc quản lý hoạt động đóng mới, hoán cải và sửa chữa tàu theo hướng bảo đảm an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường, tuân thủ tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và các điều ước quốc tế có liên quan. Các quy định làm rõ điều kiện đối với cơ sở đóng tàu, hoán cải, sửa chữa; yêu cầu về thiết kế, thi công, thử nghiệm và nghiệm thu sản phẩm tàu thủy.          Chương cũng bổ sung khung pháp lý đối với hoạt động phá dỡ tàu, nhấn mạnh yêu cầu quản lý an toàn lao động, xử lý chất thải, kiểm soát ô nhiễm và trách nhiệm của chủ tàu, cơ sở phá dỡ trong suốt quá trình thực</p>	<p>Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, được sửa đổi, bổ sung năm 2014; Luật Xây dựng; Luật Bảo vệ môi trường năm 2020; Luật An toàn, vệ sinh lao động; Luật Đầu tư.</p>	<p>Chương V bảo đảm tính hợp hiến khi cụ thể hóa các quy định của Hiến pháp về phát triển công nghiệp, bảo vệ môi trường, bảo đảm an toàn lao động và sử dụng hiệu quả tài nguyên. Nội dung chương không đặt ra các hạn chế đối với quyền con người, quyền công dân ngoài khuôn khổ cần thiết cho mục tiêu bảo đảm an toàn và bảo vệ môi trường.          Về tính hợp pháp và thống nhất, các quy định trong chương được xây dựng phù hợp với hệ thống pháp luật hiện hành, đặc biệt là pháp luật về xây dựng, môi trường, đầu tư và công nghiệp; không phát sinh xung đột, chồng chéo về thẩm quyền hoặc điều kiện đầu tư, kinh doanh. Đồng thời, việc bổ sung các quy định về phá dỡ tàu góp phần khắc phục khoảng trống pháp lý hiện nay, bảo đảm tính đầy đủ và đồng bộ trong</p>	<p>Dự thảo đã bổ sung khung pháp lý đối với hoạt động phá dỡ tàu; chuẩn hóa điều kiện đối với cơ sở đóng mới, hoán cải và sửa chữa tàu; tích hợp đầy đủ các yêu cầu về bảo vệ môi trường và an toàn lao động; đồng thời bước đầu hình thành định hướng phát triển công nghiệp phụ trợ tàu thủy, góp phần nâng cao tính chủ động và năng lực cạnh tranh của ngành.</p>

<p>hiện.</p> <p>Bên cạnh đó, chương đặt nền tảng cho phát triển công nghiệp phụ trợ tàu thủy, bao gồm sản xuất vật tư, thiết bị, dịch vụ kỹ thuật và các hoạt động hỗ trợ khác phục vụ ngành đóng tàu và khai thác tàu.</p>		<p>điều chỉnh toàn bộ vòng đời của tàu thủy.</p>	
<p>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.</p> <p>Nội dung chương xác định khái niệm vận tải biển và vận tải đường thủy nội địa theo cách tiếp cận thống nhất; quy định nguyên tắc thực hiện quyền vận tải biển nội địa và vận tải thủy nội địa; xác lập cơ sở pháp lý cho hoạt động cung cấp dịch vụ vận tải và dịch vụ hỗ trợ tại vùng biển, vùng nước cảng biển và đường thủy nội địa. Chương này đóng vai trò là cầu nối pháp lý giữa các quy định chung và các chương chuyên sâu về vận tải, dịch vụ hàng hải và dịch vụ đường thủy nội địa.</p>	<p>Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; Luật Giao thông đường thủy nội địa; Luật Thương mại năm 2005; Luật Đầu tư.</p>	<p>Chương VI bảo đảm tính hợp hiến thông qua việc cụ thể hóa quyền tự do kinh doanh trong lĩnh vực vận tải, đồng thời đặt ra các nguyên tắc quản lý cần thiết nhằm bảo đảm lợi ích quốc gia và an ninh kinh tế. Về tính hợp pháp và thống nhất, chương đã thống nhất cách tiếp cận giữa vận tải biển và vận tải đường thủy nội địa, khắc phục sự khác biệt trước đây trong hệ thống pháp luật; đồng thời bảo đảm phù hợp với pháp luật về thương mại và đầu tư.</p>	<p>Dự thảo đã chuẩn hóa khái niệm vận tải; làm rõ nguyên tắc thực hiện quyền vận tải nội địa; bổ sung cơ chế linh hoạt đối với tàu nước ngoài trong trường hợp cần thiết; qua đó tạo nền tảng pháp lý rõ ràng và đồng bộ.</p>
<p>Chương VII (từ Điều 101 đến Điều 115) quy định các nội dung liên quan</p>	<p>Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; Bộ luật Dân sự năm 2015; Luật Thương mại.</p>	<p>Chương VII bảo đảm tính hợp hiến khi bảo vệ quyền tài sản, quyền tự</p>	<p>Dự thảo đã chuẩn hóa các loại hợp đồng vận chuyển; bổ sung quy định về</p>

<p>đến hoạt động vận tải hàng hóa, hành khách bằng đường biển.</p> <p>Nội dung bao gồm các nguyên tắc thực hiện vận chuyển bằng đường biển; hợp đồng vận chuyển hàng hóa và hành khách; quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của người vận chuyển, người thuê vận chuyển và hành khách; chứng từ vận tải, trách nhiệm bồi thường thiệt hại, miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển. Các quy định được xây dựng theo hướng tiếp cận pháp luật hàng hải quốc tế, bảo đảm tính minh bạch, an toàn và khả năng hội nhập của thị trường vận tải biển Việt Nam.</p>		<p>do kinh doanh và quyền giao kết hợp đồng của các chủ thể. Về tính hợp pháp và thống nhất, quy định được xây dựng phù hợp với pháp luật dân sự và thương mại, đồng thời kế thừa có chọn lọc các quy định hiện hành về vận tải biển.</p>	<p>chứng từ điện tử; cập nhật cơ chế trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm; đồng thời chuyển các nội dung chi tiết sang quy định của Chính phủ để bảo đảm linh hoạt.</p>
<p>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, bao gồm nguyên tắc tổ chức vận tải; hợp đồng vận chuyển; quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của người vận chuyển, người thuê vận chuyển và hành khách; trách nhiệm bồi thường thiệt hại, miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm trong vận tải đường thủy nội địa. Các quy định được thiết kế bảo đảm tính tương thích với vận tải biển, tạo điều kiện</p>	<p>Luật Giao thông đường thủy nội địa; Bộ luật Dân sự; Luật Thương mại.</p>	<p>Chương VIII bảo đảm tính hợp hiến về quyền kinh doanh và quyền giao kết hợp đồng.</p> <p>Về tính hợp pháp và thống nhất, chương được xây dựng theo cấu trúc tương thích với vận tải biển, qua đó bảo đảm tính đồng bộ trong hệ thống pháp luật.</p> <p>Về thực tiễn, quy định phù hợp với đặc thù vận tải nội địa, góp phần thúc đẩy phát triển logistics và vận tải đa phương thức.</p>	<p>Dự thảo đã đồng bộ hóa cấu trúc pháp lý với vận tải biển; chuẩn hóa quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm các bên; bổ sung cơ chế bồi thường và miễn trách nhiệm.</p>

phát triển vận tải thủy nội địa gắn với vận tải đa phương thức và logistics.			
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. Nội dung bao gồm nguyên tắc xác định tổn thất chung; quyền, nghĩa vụ của các bên liên quan; phân bổ chi phí, trách nhiệm bồi hoàn và xử lý các chi phí phát sinh nhằm cứu tàu, hàng hóa và hành trình vận tải biển. Các quy định bảo đảm phù hợp với tập quán và thông lệ quốc tế, tạo cơ sở pháp lý cho việc giải quyết các rủi ro đặc thù trong hoạt động vận tải biển.	Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015	Chương IX bảo đảm tính hợp hiến và hợp pháp; phù hợp với thông lệ quốc tế; tạo cơ chế phân bổ rủi ro cơ bản; chuẩn hóa quy định; giao hợp lý trong vận tải biển; bảo đảm tính ổn định và dự đoán được của pháp luật.	Dự thảo đã giữ ổn định các nguyên tắc Chính phủ quy định chi tiết để linh hoạt.
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, gồm: nguyên tắc bảo hiểm hàng hải và bảo hiểm trong vận tải thủy nội địa; quyền, nghĩa vụ của các bên trong quan hệ bảo hiểm; phạm vi trách nhiệm bảo hiểm đối với tàu thuyền, hàng hóa, hành khách và trách nhiệm dân sự; cơ chế bồi thường, thế quyền và xử lý rủi ro phát sinh trong quá trình vận tải.	Luật Kinh doanh bảo hiểm; Bộ luật Dân sự; Bộ luật Hàng hải Việt Nam.	Chương X bảo đảm tính hợp hiến về quyền tài sản; thống nhất với pháp luật bảo hiểm; phù hợp thông lệ quốc tế; góp phần quản lý rủi ro hiệu quả.	Đã mở rộng đối tượng bảo hiểm; bổ sung cơ chế thế quyền; làm rõ trách nhiệm bảo hiểm.
Chương XI (từ Điều 134 đến Điều	Bộ luật Hàng hải; Luật Giao thông đường	Bảo đảm hợp hiến; thống nhất pháp	Đã chuẩn hóa điều kiện kinh doanh;

<p>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,... Các quy định tập trung làm rõ điều kiện kinh doanh, quyền và nghĩa vụ của các chủ thể cung cấp dịch vụ, trách nhiệm quản lý nhà nước và nguyên tắc bảo đảm an toàn, an ninh, chất lượng dịch vụ.</p>	<p>thủy nội địa; Luật Đầu tư; Luật Cạnh tranh;</p>	<p>luật về kinh doanh; phù hợp phát triển logistics; bảo đảm cạnh tranh lành mạnh.</p>	<p>làm rõ trách nhiệm; tăng cường quản lý chất lượng dịch vụ.</p>
<p>Chương XII (từ Điều 155 đến Điều 158) quy định quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa. Nội dung tập trung làm rõ nguyên tắc thực hiện quản lý nhà nước tại cảng; trách nhiệm, thẩm quyền của cơ quan quản lý chuyên ngành; cơ chế phối hợp giữa các cơ quan thực hiện kiểm tra, giám sát, kiểm soát hoạt động của tàu thuyền, hàng hóa, hành khách tại cảng; bảo đảm an toàn, an ninh, trật tự, phòng chống ô nhiễm môi trường và tạo thuận lợi thương mại. Các quy định hướng tới đơn giản hóa thủ tục, nâng cao hiệu quả quản lý và bảo đảm tính đồng bộ giữa cảng biển và cảng, bến thủy nội địa.</p>	<p>Bộ luật Hàng hải; Luật Giao thông đường thủy nội địa; Luật Hải quan; Luật Biên phòng Việt Nam.</p>	<p>Bảo đảm hợp hiến; thống nhất quản lý nhà nước; phù hợp cải cách thủ tục hành chính và tạo thuận lợi thương mại; bảo đảm an ninh, an toàn.</p>	<p>Đã thống nhất mô hình quản lý; làm rõ cơ chế phối hợp; đơn giản hóa thủ tục hành chính.</p>
<p>Chương XIII (từ Điều 159 đến Điều</p>	<p>Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; Luật Giao thông đường thủy nội địa; Luật</p>	<p>Chương XIII bảo đảm tính hợp hiến khi cụ thể hóa các quy định của</p>	<p>Dự thảo đã tích hợp các quy định phân tán về an toàn, an ninh; làm rõ trách</p>

161) quy định an toàn, an ninh hàng hải và đường thủy nội địa	An ninh quốc gia; Luật Quốc phòng; Luật Phòng, chống khủng bố; Luật Bảo vệ môi trường năm 2020.	Hiến pháp về bảo vệ Tổ quốc, bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội và bảo vệ môi trường. Các quy định không đặt ra hạn chế quyền con người vượt quá mức cần thiết mà chỉ xác lập các nghĩa vụ nhằm bảo đảm an toàn chung. Về tính hợp pháp và thống nhất, các quy định được xây dựng đồng bộ với pháp luật về quốc phòng, an ninh, phòng chống khủng bố và bảo vệ môi trường, không chồng chéo về thẩm quyền quản lý.	nhiệm của các chủ thể; bổ sung cơ chế phối hợp liên ngành; đồng thời bảo đảm tính linh hoạt trong tổ chức thực hiện.
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.	Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; Luật Giao thông đường thủy nội địa; Luật Tổ chức cơ quan điều tra hình sự; Bộ luật Tố tụng hình sự.	Chương XIV bảo đảm tính hợp hiến thông qua việc cụ thể hóa nguyên tắc bảo vệ tính mạng, tài sản và trách nhiệm của Nhà nước trong điều tra tai nạn. Về tính hợp pháp và thống nhất, quy định điều tra tai nạn được thiết kế tách biệt với điều tra hình sự, phù hợp với pháp luật tố tụng và bảo đảm không chồng chéo thẩm quyền.	Dự thảo đã làm rõ mục tiêu điều tra tai nạn; chuẩn hóa cơ chế kháng nghị; tách bạch chức năng điều tra hành chính và điều tra hình sự.
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	Luật Phòng, chống thiên tai; Luật Bảo vệ môi trường; Luật Quốc phòng; Bộ luật Hàng hải; Luật Giao thông đường thủy nội địa.	Chương XV bảo đảm tính hợp hiến trong việc bảo vệ tính mạng con người và tài sản; phù hợp với nghĩa vụ của Nhà nước trong bảo đảm an toàn xã hội. Về tính hợp pháp, các quy định thống nhất với pháp luật về phòng chống thiên tai và ứng phó sự cố môi trường.	Dự thảo đã hợp nhất quy định về cứu nạn, cứu hộ và ứng phó sự cố; làm rõ trách nhiệm các bên; bổ sung cơ chế huy động nguồn lực.

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.	Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; Bộ luật Dân sự năm 2015.	Chương XVI bảo đảm tính hợp hiến về quyền tài sản và nguyên tắc công bằng; Bảo đảm thống nhất với pháp luật dân sự.	Dự thảo đã kế thừa và chuẩn hóa quy định; cập nhật giới hạn trách nhiệm theo hướng tiệm cận quốc tế.
Chương XVII (từ Điều 175 đến Điều 181) quy định tạm giữ, bắt giữ tàu biển.	Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, Pháp lệnh Bắt giữ tàu biển, Bộ luật Tố tụng dân sự, Luật Thi hành án dân sự.	Chương XVII bảo đảm tính hợp hiến khi cụ thể hóa các quy định của Hiến pháp về bảo vệ quyền sở hữu tài sản, đồng thời thiết lập các biện pháp hạn chế quyền tài sản (bắt giữ tàu) trong những trường hợp cần thiết, có căn cứ pháp luật rõ ràng, bảo đảm nguyên tắc hợp pháp, cần thiết và tương xứng. Về tính hợp pháp và thống nhất, các quy định trong chương đã được xây dựng trên cơ sở kế thừa và nội luật hóa các quy định của Pháp lệnh Bắt giữ tàu biển, đồng thời bảo đảm thống nhất với pháp luật tố tụng dân sự và thi hành án dân sự. Việc tích hợp các quy định này vào Bộ luật góp phần khắc phục tình trạng tồn tại song song giữa pháp lệnh và bộ luật, nâng cao tính minh bạch và đồng bộ của hệ thống pháp luật.	Chuẩn hóa các điều kiện, trình tự, thủ tục bắt giữ tàu theo hướng thống nhất với pháp luật tố tụng. Bên cạnh đó, dự thảo đã làm rõ phạm vi áp dụng, thẩm quyền của cơ quan có thẩm quyền và trách nhiệm của các bên liên quan, bảo đảm cân bằng giữa yêu cầu bảo vệ quyền lợi của chủ nợ và quyền tài sản của chủ tàu; đồng thời tạo cơ sở pháp lý rõ ràng, minh bạch và phù hợp với thông lệ quốc tế.
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.	Bộ luật Hàng hải; Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo; Luật Bảo vệ môi trường.	Bảo đảm hợp hiến về quản lý tài nguyên; Thống nhất với pháp luật môi trường; Phù hợp thực tiễn xử lý tài sản chìm;	Đã làm rõ trách nhiệm chủ sở hữu; quy định thẩm quyền xử lý; bảo đảm hiệu quả quản lý.

		Bảo đảm an toàn giao thông và môi trường.	
Chương XIX (từ Điều 185 đến Điều 187) quy định việc giải quyết tranh chấp trong hoạt động hàng hải.	Bộ luật Tố tụng dân sự; Luật Trọng tài thương mại; Bộ luật Dân sự; các điều ước quốc tế về giải quyết tranh chấp.	Bảo đảm hợp hiến về quyền tiếp cận công lý; Thông nhất với hệ thống tố tụng; Phù hợp thông lệ quốc tế; Tạo môi trường pháp lý minh bạch.	Đã quy định đa dạng phương thức giải quyết tranh chấp; tạo điều kiện cho trọng tài và hòa giải; nâng cao hiệu quả xử lý tranh chấp.

### 3. Điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO VĂN BẢN	QUY ĐỊNH CỦA ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ CÓ LIÊN QUAN	ĐÁNH GIÁ (Tính tương thích)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
Chương I (từ Điều 1 đến Điều 15) quy định những nội dung chung mang tính nền tảng cho toàn bộ Bộ luật. Chương này xác định phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng theo hướng bao quát toàn bộ hoạt động giao thông vận tải đường thủy; thiết lập hệ thống giải thích từ ngữ thống nhất nhằm bảo đảm cách hiểu và áp dụng pháp luật đồng bộ trong cả lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa. Đồng thời, chương quy định các nguyên tắc cơ bản của hoạt động giao thông vận tải đường thủy, định hướng bảo đảm an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, phát triển bền vững và phù hợp với điều ước quốc tế. Bên cạnh đó, Chương I xác lập khung trách nhiệm quản lý nhà nước chung trong toàn ngành, làm cơ sở cho việc phân công, phân cấp và tổ chức thực hiện các quy định chuyên ngành ở các chương tiếp theo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS)</li> <li>- Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS)</li> <li>- Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973, được sửa đổi bổ sung bằng Nghị định thư năm 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL)</li> </ul>	Các quy định về phạm vi điều chỉnh, nguyên tắc áp dụng pháp luật, ưu tiên áp dụng điều ước quốc tế và thừa nhận tập quán quốc tế được xây dựng phù hợp với UNCLOS và nguyên tắc chung của các công ước IMO; bảo đảm không phát sinh xung đột, cho phép áp dụng trực tiếp điều ước khi có khác biệt.	Đã quy định rõ nguyên tắc áp dụng điều ước quốc tế, chuẩn hóa thuật ngữ và phạm vi áp dụng cho cả hàng hải và đường thủy nội địa, bảo đảm không phát sinh mâu thuẫn với các điều ước quốc tế..
Chương II (từ Điều 16 đến Điều 55) quy	- Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974	Các quy định về luồng hàng hải, vùng nước cảng biển, khu neo đậu,	Đã bổ sung quy định bảo vệ môi trường trong hoạt động đầu tư, khai thác hạ

<p>định toàn diện về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường thủy, bao gồm kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và cảng cạn. Nội dung chương tập trung vào các vấn đề về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác, bảo trì và bảo vệ hệ thống hạ tầng theo hướng thống nhất, liên thông và đồng bộ.</p>	<p>(SOLAS) - Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973, sửa đổi năm 1978 (MARPOL) - Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (UNCLOS)</p>	<p>bảo trì và bảo vệ công trình phù hợp; bảo đảm nội luật hóa các tiêu chuẩn an toàn khai thác, bảo vệ môi trường và phòng ngừa ô nhiễm theo SOLAS, MARPOL; bảo đảm khai thác, sử dụng không gian biển phù hợp UNCLOS.</p>	<p>tăng; bảo đảm nội luật hóa các tiêu chuẩn quốc tế.</p>
<p>Chương III (từ Điều 56 đến Điều 84) quy định về quản lý tàu thuyền theo hướng tích hợp giữa tàu biển và tàu sông, hình thành khung pháp lý thống nhất cho toàn bộ phương tiện hoạt động trong lĩnh vực giao thông vận tải đường thủy. Nội dung chương bao gồm các quy định về phân loại tàu thuyền, đăng ký, đăng kiểm, giấy chứng nhận và tài liệu của tàu, cùng các vấn đề liên quan đến quyền sở hữu, thế chấp và quyền cầm giữ hàng hải.</p>	<p>- Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (SOLAS) - Công ước quốc tế về đo dung tích tàu biển năm 1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships – Tonnage 1969) - Công ước quốc tế về vạch mớn nước năm 1966 (International Convention on Load Lines – Load Lines 1966)</p>	<p>Các quy định về đăng ký, đăng kiểm, chứng nhận tàu thuyền phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế về an toàn, dung tích và tải trọng, bảo đảm khả năng công nhận lẫn nhau.</p>	<p>Đã chuẩn hóa hệ thống đăng ký, đăng kiểm và nội luật hóa tiêu chuẩn kỹ thuật quốc tế.</p>
<p>Chương IV (từ Điều 85 đến Điều 91) quy định toàn diện về đội ngũ thuyền viên và người làm việc trên tàu biển, tàu sông, tập trung vào tiêu chuẩn nghề nghiệp, chính sách phát triển nguồn nhân lực và điều kiện lao động trên tàu.</p>	<p>- Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên năm 1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW) - Công ước Lao động hàng hải năm 2006 (Maritime Labour Convention – MLC)</p>	<p>Quy định về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ và điều kiện lao động phù hợp với STCW và MLC, bảo đảm hội nhập quốc tế.</p>	<p>Đã chuẩn hóa tiêu chuẩn thuyền viên và điều kiện làm việc theo chuẩn quốc tế.</p>
<p>Chương V (từ Điều 91 đến Điều 98) quy định về công nghiệp tàu thủy, bao gồm các</p>	<p>- Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973, sửa</p>	<p>Quy định về phá dỡ tàu phù hợp với yêu cầu kiểm soát ô nhiễm và bảo</p>	<p>Đã bổ sung quy định về phá dỡ tàu và kiểm soát chất thải.</p>

<p>quy định liên quan đến hoạt động đóng tàu, hoán cải, sửa chữa, phá dỡ tàu và công nghiệp phụ trợ tàu thủy.</p>	<p>đổi năm 1978 (MARPOL) - Công ước quốc tế về tái chế tàu an toàn và thân thiện với môi trường năm 2009 (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships – Hong Kong Convention)</p>	<p>vệ môi trường theo MARPOL và chuẩn mực quốc tế.</p>	
<p>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.</p>	<p>- Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) - Hiệp định chung về Thương mại dịch vụ năm 1994 trong khuôn khổ Tổ chức Thương mại thế giới (General Agreement on Trade in Services – GATS) - Công ước về tạo thuận lợi giao thông hàng hải quốc tế năm 1965 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic – FAL Convention)</p>	<p>Các quy định tại Chương VI về hoạt động vận tải và dịch vụ được xây dựng phù hợp với các nguyên tắc của UNCLOS về quyền tự do hàng hải, quyền tiếp cận cảng và khai thác tuyến vận tải quốc tế, đồng thời bảo đảm không ảnh hưởng đến quyền chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia ven biển. Đối với hoạt động dịch vụ vận tải, các quy định bảo đảm phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam trong khuôn khổ Hiệp định chung về Thương mại dịch vụ (GATS), đặc biệt về nguyên tắc tiếp cận thị trường, đối xử quốc gia và minh bạch hóa điều kiện kinh doanh. Quy định về quyền vận tải nội địa được thiết kế theo hướng bảo đảm nguyên tắc bảo hộ hợp lý đối với đội tàu trong nước nhưng không mâu thuẫn với các cam kết quốc tế. Các quy định về tổ chức hoạt động vận tải, thủ tục liên quan đến tàu thuyền và dịch vụ tại cảng phù hợp</p>	<p>Dự thảo đã làm rõ khái niệm hoạt động vận tải biển và vận tải đường thủy nội địa theo hướng thống nhất; quy định nguyên tắc thực hiện quyền vận tải nội địa bảo đảm phù hợp với cam kết quốc tế; đồng thời bổ sung cơ chế linh hoạt cho phép tàu thuyền nước ngoài tham gia trong các trường hợp cần thiết.</p>

		với yêu cầu đơn giản hóa, hài hòa hóa thủ tục theo Công ước về tạo thuận lợi giao thông hàng hải quốc tế (FAL Convention), góp phần giảm chi phí tuân thủ và nâng cao hiệu quả khai thác vận tải.	
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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Công ước quốc tế về thống nhất một số quy tắc pháp luật liên quan đến vận đơn đường biển năm 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading – Hague Rules)</li> <li>- Nghị định thư sửa đổi năm 1968 (Hague-Visby Rules)</li> <li>- Công ước Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển năm 1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea – Hamburg Rules).</li> </ul>	Quy định về hợp đồng vận chuyển, vận đơn và trách nhiệm của người vận chuyển phù hợp với các nguyên tắc cơ bản của các công ước trên.	Đã nội luật hóa các nguyên tắc về trách nhiệm và chứng từ vận tải.
Chương VIII (từ Điều 116 đến Điều 120) quy định các nội dung liên quan đến hoạt động vận tải hàng hóa, hành khách bằng đường thủy nội địa, bao gồm nguyên tắc tổ chức vận tải; hợp đồng vận chuyển; quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của người vận chuyên, người thuê vận chuyên và hành khách; trách nhiệm bồi thường thiệt hại, miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm trong vận tải đường thủy nội địa. Các quy định được thiết kế bảo đảm tính tương thích với vận tải biển, tạo điều kiện phát triển vận	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải đường thủy năm 2009</li> <li>- Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa về vận tải đường thủy nội địa</li> <li>- Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (United Nations</li> </ul>	Các quy định tại Chương VIII về vận tải hàng hóa, hành khách bằng đường thủy nội địa được xây dựng phù hợp với các hiệp định song phương giữa Việt Nam với Campuchia và Trung Quốc về vận tải thủy nội địa, đặc biệt trong nội dung về quyền qua lại, khai thác tuyến vận tải, điều kiện hoạt động của phương tiện, thừa nhận giấy tờ và phối hợp quản lý.	Dự thảo đã rà soát và điều chỉnh các quy định về vận tải đường thủy nội địa theo hướng tương thích với các hiệp định Việt Nam – Campuchia và Việt Nam – Trung Quốc, bảo đảm không chồng chéo hoặc xung đột trong thực thi. Đồng thời, các quy định về hợp đồng vận tải, trách nhiệm của các bên và điều kiện hoạt động của phương tiện đã được chuẩn hóa theo hướng thống nhất với vận tải biển, tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải đa phương thức và vận tải xuyên

<p>tải thủy nội địa gắn với vận tải đa phương thức và logistics.</p>	<p>Convention on the Law of the Sea – UNCLOS)</p>	<p>và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng vận chuyển bảo đảm không tạo ra rào cản đối với hoạt động vận tải xuyên biên giới theo các hiệp định nêu trên, đồng thời vẫn bảo đảm quyền quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải trong lãnh thổ. Bên cạnh đó, các quy định về vận tải nội địa và kết nối với vận tải quốc tế phù hợp với các nguyên tắc của Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982, đặc biệt liên quan đến quyền tiếp cận tuyến đường thủy, sử dụng vùng nước và hợp tác quốc tế.</p>	<p>biên giới.</p>
<p>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. Nội dung bao gồm nguyên tắc xác định tổn thất chung; quyền, nghĩa vụ của các bên liên quan; phân bổ chi phí, trách nhiệm bồi hoàn và xử lý các chi phí phát sinh nhằm cứu tàu, hàng hóa và hành trình vận tải biển. Các quy định bảo đảm phù hợp với tập quán và thông lệ quốc tế, tạo cơ sở pháp lý cho việc giải quyết các rủi ro đặc thù trong hoạt động vận tải biển.</p>	<p>Quy tắc York–Antwerp về tổn thất chung (York–Antwerp Rules)</p>	<p>Phù hợp hoàn toàn với tập quán quốc tế về tổn thất chung.</p>	<p>Đã giữ nguyên và chuẩn hóa</p>
<p>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,</p>	<p>- Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu năm 1992 (International Convention on Civil Liability for</p>	<p>Phù hợp với chuẩn quốc tế về trách nhiệm dân sự và bảo hiểm.</p>	<p>Đã mở rộng phạm vi bảo hiểm.</p>

<p>gồm: nguyên tắc bảo hiểm hàng hải và bảo hiểm trong vận tải thủy nội địa; quyền, nghĩa vụ của các bên trong quan hệ bảo hiểm; phạm vi trách nhiệm bảo hiểm đối với tàu thuyền, hàng hóa, hành khách và trách nhiệm dân sự; cơ chế bồi thường, thể quyền và xử lý rủi ro phát sinh trong quá trình vận tải.</p>	<p>Oil Pollution Damage – CLC 1992) - Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm nhiên liệu tàu năm 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage – Bunker Convention)</p>		
<p>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,... Các quy định tập trung làm rõ điều kiện kinh doanh, quyền và nghĩa vụ của các chủ thể cung cấp dịch vụ, trách nhiệm quản lý nhà nước và nguyên tắc bảo đảm an toàn, an ninh, chất lượng dịch vụ.</p>	<p>- Hiệp định chung về Thương mại dịch vụ năm 1994 trong khuôn khổ Tổ chức Thương mại thế giới (General Agreement on Trade in Services – GATS) - Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS) - Công ước về tạo thuận lợi giao thông hàng hải quốc tế năm 1965 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic – FAL Convention)</p>	<p>Các quy định tại Chương XI về dịch vụ hàng hải và dịch vụ đường thủy nội địa được xây dựng phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam trong khuôn khổ Hiệp định chung về Thương mại dịch vụ (GATS), đặc biệt liên quan đến điều kiện cung cấp dịch vụ, tiếp cận thị trường, nguyên tắc minh bạch và đối xử quốc gia. Các quy định không đặt ra các rào cản trái với cam kết quốc tế, đồng thời vẫn bảo đảm quyền quản lý nhà nước đối với các dịch vụ có điều kiện. Đối với các dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải như hoa tiêu, lai dắt, bảo đảm an toàn giao thông, các quy định phù hợp với yêu cầu của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS), đặc biệt liên quan đến bảo đảm an toàn điều động tàu, kiểm soát rủi ro và trách nhiệm của các chủ thể cung cấp dịch vụ.</p>	<p>Dự thảo đã rà soát và chuẩn hóa các quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ hàng hải và dịch vụ đường thủy nội địa theo hướng minh bạch, công khai, phù hợp với cam kết quốc tế về thương mại dịch vụ, đồng thời bảo đảm yêu cầu quản lý đối với các dịch vụ có liên quan trực tiếp đến an toàn, an ninh. Các quy định về trách nhiệm của tổ chức cung cấp dịch vụ, tiêu chuẩn kỹ thuật và điều kiện hoạt động đã được làm rõ và đồng bộ với các yêu cầu của pháp luật quốc tế về an toàn hàng hải, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và bảo đảm an toàn trong khai thác.</p>

		Các quy định về tổ chức cung cấp dịch vụ, thủ tục hành chính và phối hợp giữa các cơ quan liên quan tại cảng phù hợp với Công ước về tạo thuận lợi giao thông hàng hải quốc tế (FAL Convention), góp phần đơn giản hóa thủ tục, giảm thời gian và chi phí cho hoạt động vận tải.	
Chương XII (từ Điều 155 đến Điều 158) quy định quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa. Nội dung tập trung làm rõ nguyên tắc thực hiện quản lý nhà nước tại cảng; trách nhiệm, thẩm quyền của cơ quan quản lý chuyên ngành; cơ chế phối hợp giữa các cơ quan thực hiện kiểm tra, giám sát, kiểm soát hoạt động của tàu thuyền, hàng hóa, hành khách tại cảng; bảo đảm an toàn, an ninh, trật tự, phòng chống ô nhiễm môi trường và tạo thuận lợi thương mại. Các quy định hướng tới đơn giản hóa thủ tục, nâng cao hiệu quả quản lý và bảo đảm tính đồng bộ giữa cảng biển và cảng, bến thủy nội địa.	Công ước về tạo thuận lợi giao thông hàng hải quốc tế năm 1965 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic – FAL Convention)	Phù hợp với yêu cầu đơn giản hóa thủ tục hành chính.	Đã cải cách thủ tục.
Chương XIII (từ Điều 159 đến Điều 161) quy định an toàn, an ninh hàng hải và đường thủy nội địa	- Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), bao gồm các sửa đổi bổ sung liên quan đến an ninh hàng hải - Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và cảng biển (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS	Các quy định tại Chương XIII về bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và đường thủy nội địa được xây dựng phù hợp với các yêu cầu của Công ước SOLAS, đặc biệt là các quy định liên quan đến an toàn kỹ thuật tàu thuyền, tổ chức bảo đảm an toàn hàng hải và kiểm soát rủi ro trong hoạt động vận tải.	Dự thảo đã rà soát, tích hợp và chuẩn hóa các quy định về an toàn và an ninh hàng hải theo hướng phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế của Công ước SOLAS và Bộ luật ISPS, đồng thời làm rõ trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước, tổ chức và cá nhân trong việc bảo đảm an toàn, an ninh. Các quy định về phòng, chống hành vi

	<p>Code), ban hành kèm theo Công ước SOLAS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Công ước về ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn hàng hải năm 1988 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation – SUA Convention)</li> <li>- Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS)</li> </ul>	<p>Các quy định về bảo đảm an ninh tàu thuyền và cảng biển phù hợp với Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và cảng biển (ISPS Code), bao gồm các nội dung về đánh giá an ninh, kiểm soát tiếp cận, phân cấp trách nhiệm và tổ chức thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh.</p> <p>Đối với phòng, chống các hành vi xâm phạm an toàn hàng hải, các quy định bảo đảm tương thích với Công ước SUA năm 1988, đặc biệt trong việc ngăn ngừa, phát hiện và xử lý các hành vi bất hợp pháp đe dọa an toàn tàu thuyền và công trình hàng hải.</p> <p>Các quy định về bảo đảm an toàn, an ninh cũng phù hợp với các nguyên tắc của Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (UNCLOS) liên quan đến nghĩa vụ của quốc gia ven biển trong bảo đảm an toàn hàng hải, bảo vệ môi trường và hợp tác quốc tế.</p>	<p>xâm phạm an toàn hàng hải đã được hoàn thiện theo hướng phù hợp với Công ước SUA, bảo đảm khả năng phòng ngừa và xử lý hiệu quả trong thực tiễn.</p>
<p>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.</p>	<p>- Bộ quy tắc quốc tế về tiêu chuẩn và thực tiễn khuyến nghị đối với điều tra tai nạn hoặc sự cố hàng hải năm 2008 (Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident – Casualty Investigation</p>	<p>Phù hợp với Bộ quy tắc quốc tế về điều tra tai nạn hàng hải (Casualty Investigation Code), đặc biệt trong các nguyên tắc cơ bản như mục tiêu điều tra nhằm xác định nguyên nhân để phòng ngừa, không nhằm quy kết trách nhiệm pháp lý; bảo đảm tính độc lập, khách quan và minh bạch</p>	<p>Dự thảo đã rà soát, tiếp thu và hoàn thiện các quy định về điều tra tai nạn theo hướng phù hợp với Bộ quy tắc quốc tế về điều tra tai nạn hàng hải, làm rõ mục tiêu điều tra là phòng ngừa, tách biệt với hoạt động điều tra theo pháp luật tố tụng.</p> <p>Các quy định về thẩm quyền, trình tự,</p>

	Code), ban hành kèm theo Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS) - Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS)	của hoạt động điều tra. Các quy định về tổ chức điều tra, thẩm quyền, trình tự và nội dung điều tra bảo đảm phù hợp với yêu cầu của Công ước SOLAS liên quan đến nghĩa vụ của quốc gia trong việc tiến hành điều tra tai nạn hàng hải, cũng như nghĩa vụ báo cáo và chia sẻ thông tin. Bên cạnh đó, các quy định tại chương cũng phù hợp với các nguyên tắc của Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (UNCLOS) về trách nhiệm của quốc gia treo cờ, quốc gia cảng và quốc gia ven biển trong việc điều tra tai nạn và hợp tác quốc tế.	thủ tục điều tra đã được chuẩn hóa, bảo đảm tính độc lập, khách quan và minh bạch, đồng thời phù hợp với yêu cầu hợp tác quốc tế trong chia sẻ thông tin điều tra. Đối với kháng nghị hàng hải và kháng nghị đường thủy nội địa, dự thảo đã làm rõ phạm vi, nội dung và giá trị pháp lý, bảo đảm phù hợp với thông lệ quốc tế và thực tiễn áp dụng.
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).	Công ước quốc tế về tìm kiếm và cứu nạn trên biển năm 1979 (International Convention on Maritime Search and Rescue – SAR Convention)	Phù hợp nghĩa vụ quốc tế về cứu nạn.	Đã hoàn thiện cơ chế cứu nạn.
Chương XVI (từ Điều 170 đến Điều 174) quy định giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải.	Công ước về giới hạn trách nhiệm đối với các khiếu nại hàng hải năm 1976 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims – LLMC)	Phù hợp chuẩn quốc tế.	Đã cập nhật mức giới hạn.
Chương XVII (từ Điều 175 đến Điều 181) quy định tạm giữ, bắt giữ tàu biển.	Công ước quốc tế về bắt giữ tàu biển năm 1999 (International	Phù hợp thông lệ quốc tế về bảo đảm khiếu nại hàng hải.	Đã nội luật hóa

	Convention on Arrest of Ships – Arrest Convention)		
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.	Công ước quốc tế về loại bỏ xác tàu đắm năm 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks – Nairobi WRC) (tham khảo)	Phù hợp yêu cầu bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải.	Đã làm rõ trách nhiệm chủ sở hữu.
Chương XIX (từ Điều 185 đến Điều 187) quy định việc giải quyết tranh chấp trong hoạt động hàng hải.	Công ước về công nhận và thi hành phán quyết trọng tài nước ngoài năm 1958 (Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards – New York Convention)	Phù hợp chuẩn quốc tế về giải quyết tranh chấp	Đã đa dạng hóa phương thức giải quyết tranh chấp.