

Số: /BC-BXD

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

BÁO CÁO

Tổng kết việc thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa và các sửa đổi, bổ sung

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Xây dựng đã tiến hành tổng kết việc thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2014 và các sửa đổi, bổ sung. Kết quả như sau:

I. BỐI CẢNH THỰC HIỆN TỔNG KẾT

1. Bối cảnh trong nước và quốc tế liên quan đến các chính sách

1.1. Bối cảnh quốc tế

(1) Về chính trị:

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

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

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

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

(3) Pháp luật quốc tế:

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

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

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

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

+ Đối với Công ước SOLAS (An toàn hàng hải quốc tế): Năm 2020, Công ước này đã có những điều chỉnh trong Chương II-2 (An toàn phòng cháy chữa cháy) và Chương V (An toàn thông tin và định vị) nhằm cải thiện công tác an toàn trên biển, đặc biệt trong việc bảo vệ tàu và thuyền viên trước các nguy cơ cháy nổ, cứu hộ khẩn cấp, và tối ưu hóa công tác tìm kiếm, cứu nạn như quy định việc trang bị hệ thống chữa cháy tự động trong khoang máy tàu và các khu vực có nguy cơ cháy cao; yêu cầu tăng cường kiểm tra và bảo trì các thiết bị chữa cháy trong khoang chứa hàng và các khoang đặc biệt có nguy cơ cháy nổ; yêu cầu cập nhật và cải tiến các hệ thống thông tin và giám sát tàu thuyền; yêu cầu tàu phải sử dụng hệ thống giám sát toàn cầu (GMDSS) và các hệ thống định vị tiên tiến để đảm bảo rằng thông tin vị trí và các tình huống khẩn cấp có thể được theo dõi và xử lý kịp thời; yêu cầu tất cả tàu lớn phải được trang bị AIS để giúp cải thiện khả năng giao tiếp và nhận diện tàu khi di chuyển trong vùng biển đông đúc; các tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường, yêu cầu các tàu phải giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường biển...

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

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

1.2. Bối cảnh trong nước

Trước bối cảnh quốc tế nhiều biến động, Việt Nam vẫn tiếp tục giữ vững ổn định chính trị - xã hội, đồng thời duy trì đà phục hồi kinh tế sau đại dịch

COVID19 và những đợt thiên tai khốc liệt. Tuy nhiên, nền kinh tế vẫn phải chịu áp lực lớn từ lạm phát toàn cầu, biến động giá nguyên liệu và sự suy giảm từ các thị trường xuất khẩu chủ lực như Mỹ, EU, Trung Quốc.

Kể từ khi Nghị quyết 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 được ban hành, Việt Nam đã xác định rõ mục tiêu trở thành quốc gia mạnh về biển, giàu lên từ biển, trong đó ngành hàng hải là một trong 6 lĩnh vực kinh tế biển mũi nhọn. Điều này tạo ra một động lực chính sách lớn thúc đẩy đầu tư vào kết cấu hạ tầng, luật pháp và logistics hàng hải.

Đối với hoạt động giao thông đường thủy nội địa, trong những năm gần đây, sản lượng vận tải thủy nội địa liên tục tăng, chiếm khoảng 18% tổng sản lượng hàng hóa vận tải toàn quốc. Nhiều hành lang vận tải thủy quan trọng được khai thác hiệu quả, như tuyến TP.HCM – Cái Mép – Bình Dương, Hải Phòng – Hà Nội – Bắc Ninh. Đồng thời, tại Quyết định 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 cũng đặt mục tiêu tăng thị phần vận tải ĐTNĐ lên 30%. Tuy nhiên, sự phát triển của giao thông ĐTNĐ vẫn chưa tương xứng với tiềm năng do tồn tại nhiều rào cản về hạ tầng, chính sách và nguồn vốn đầu tư.

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

2. Quá trình thực hiện tổng kết

2.1. Đối với BLHH Việt Nam năm 2015

Bộ luật Hàng hải Việt Nam được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua tại kỳ họp thứ 10, Quốc hội XIII ngày 25/11/2015 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2017. Sau gần 10 năm thực hiện, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và các văn bản hướng dẫn thi hành đã góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả trong hoạt động của ngành hàng hải và thúc đẩy tiến trình phát triển, hội nhập của nền kinh tế quốc dân, đồng thời, trong thực tiễn áp dụng Bộ luật và các văn bản hướng dẫn thi hành không tránh khỏi những bất cập, vướng mắc phát sinh.

Ngày 16/5/2024, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 424/QĐ-TTg về việc bổ sung Phụ lục Danh mục và phân công cơ quan chủ trì thực hiện nhiệm vụ xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV ban hành kèm theo Quyết định số 2114/QĐ-TTg ngày 16/12/2021 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch thực hiện Kết luận số 19-KL/TW của Bộ Chính trị và Đề án định hướng Chương trình xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV, trong đó, giao Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) nghiên cứu, rà soát Bộ luật Hàng hải Việt Nam.

Theo đó, Bộ Xây dựng đã khẩn trương thực hiện tổng kết việc triển khai thực hiện Bộ luật, trong đó đã chủ động lấy ý kiến của các cơ quan, đơn vị, bộ, ngành, địa phương nhằm đánh giá, tổng hợp những vướng mắc, khó khăn trong quá trình thực hiện Bộ luật; tổ chức Hội nghị Tổng kết 05 năm triển khai thực hiện Bộ luật, tổ chức các Đoàn khảo sát thực tế về tình hình triển khai Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 tại 03 khu vực Bắc, Trung, Nam gồm Hải Phòng, Sài Gòn, Đà Nẵng¹. Việc khảo sát thực tế được kết hợp với tổ chức họp, trao đổi thảo luận rộng rãi với các doanh nghiệp có liên quan trong lĩnh vực hàng hải gồm các doanh nghiệp vận tải biển, cảng biển, hoa tiêu, logistics, đào tạo... để đánh giá những thuận lợi, khó khăn, tồn tại, bất cập trong quá trình triển khai thực hiện Bộ luật. Trên cơ sở kết quả tổng kết, Bộ Xây dựng đã xây dựng, hoàn thiện báo cáo kết quả nghiên cứu, rà soát Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Báo cáo tổng kết Bộ luật Hàng hải Việt Nam để trình Chính phủ tại văn bản số 14338/BC BGTVT ngày 31/12/2024, trong đó, đề xuất tiếp tục phối hợp với các bộ, ngành, địa

¹ 1 Đoàn đã thực hiện khảo sát và họp, trao đổi với các cơ quan, đơn vị, tại Hải Phòng gồm: Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam; Tổng công ty BĐATHH miền Bắc, các công ty hoa tiêu, doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải biển, cảng biển, logistics...; tại TP. Hồ Chí Minh gồm: Cảng vụ Hàng hải Tp. Hồ Chí Minh, Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn, các công ty hoa tiêu, doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải biển, cảng biển, logistics...; tại Đà Nẵng: Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng, doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải biển, cảng biển, logistics, hoa tiêu, đào tạo...

phương thực hiện đánh giá, tổng kết Bộ luật trong giai đoạn tiếp theo để có cơ sở đề xuất phương án xử lý phù hợp.

2.2. Đối với Luật GTĐTNĐ

Ngày 19/02/2019, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 12/NQ-CP về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021. Trong Nghị quyết, Chính phủ giao Bộ Xây dựng nghiên cứu đề xuất sửa đổi Luật Giao thông ĐTNĐ. Theo đó, Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã khẩn trương phối hợp với các cơ quan, tổ chức, đơn vị có liên quan đánh giá kết quả 15 năm triển khai thực hiện Luật Giao thông ĐTNĐ. Đồng thời, Bộ đã triển khai thực hiện một số công việc phục vụ tổng kết thi hành Luật Giao thông ĐTNĐ như: tổ chức Hội nghị tổng kết 15 năm thi hành Luật Giao thông ĐTNĐ²; xin ý kiến các bộ, ngành địa phương, cơ quan, tổ chức có liên quan đối với dự thảo Báo cáo tổng kết thực hiện Luật Giao thông ĐTNĐ; tổ chức khảo sát công tác tổ chức thi hành Luật Giao thông ĐTNĐ tại một số địa phương. Trên cơ sở kết quả tổng kết, Bộ Xây dựng đã có văn bản số 13539/BC-BGTVT ngày 20/11/2021 báo cáo Thủ tướng Chính phủ kết quả tổng kết thực hiện Luật Giao thông đường thủy nội địa. Giai đoạn 2023 - 2024, Bộ Xây dựng tiếp tục triển khai thực hiện tổng kết, hoàn thiện Báo cáo tổng kết Luật Giao thông ĐTNĐ để đề xuất phương án xử lý phù hợp².

II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN

1. Công tác chỉ đạo, triển khai và tổ chức thi hành

1.1. Đối với Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015

Thực thi Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, Chính phủ, Bộ Xây dựng và các Bộ, ngành liên quan đã hoàn thiện xây dựng các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành theo nội dung được Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 giao. Đến nay, các văn bản hướng dẫn chi tiết Bộ luật 2015 đã được ban hành gồm: 41 văn bản QPPL (17 Nghị định, 24 Thông tư của các Bộ trưởng)³.

Nhìn chung, các văn bản quy phạm pháp luật (VBQPPL) hướng dẫn, triển khai thi hành Bộ luật 2015 đã đáp ứng được yêu cầu về nội dung, hình thức, trình tự thủ tục và thẩm quyền ban hành; tạo cơ sở pháp lý cho công tác xây dựng, triển khai thực hiện chiến lược, quy hoạch phát triển lĩnh vực hàng hải, góp phần vào công cuộc phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh của đất nước.

² Quyết định số 202/QĐ BGTVT ngày 09/3/2023 ban hành Kế hoạch tổng kết Luật Giao thông ĐTNĐ; Quyết định số 1772/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2023 và Quyết định số 929/QĐ BGTVT ngày 22/7/2024 về việc ban hành, điều chỉnh Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2024 của Bộ.

³ Chi tiết tại Phụ lục 2.

Bên cạnh đó, công tác kiểm tra, theo dõi thi hành pháp luật về hàng hải được thực hiện thường xuyên, liên tục. Công tác theo dõi thi hành pháp luật được thực hiện thông qua việc rà soát tình hình tổ chức triển khai thi hành VBQPPL, tình hình tuân thủ pháp luật để kịp thời phát hiện và điều chỉnh những tồn tại, hạn chế mà các tổ chức, cá nhân gặp phải trong quá trình thi hành pháp luật. Đồng thời, kịp thời hướng dẫn các tổ chức, cá nhân thực hiện để bảo đảm tính chính xác, thống nhất trong áp dụng pháp luật nhằm nâng cao hơn nữa hiệu quả thi hành pháp luật.

Hàng năm, Bộ Xây dựng đều ban hành các chương trình, kế hoạch theo dõi tình hình thi hành pháp luật của Bộ, trong đó thực hiện các nhiệm vụ về kiểm tra về việc triển khai, chấp hành các quy định pháp luật tại các cảng vụ hàng hải, các nhiệm vụ được giao trong công ước mà Việt Nam là thành viên... Qua các buổi kiểm tra đã kịp thời phát hiện và yêu cầu điều chỉnh những tồn tại, hạn chế mà các đơn vị gặp phải trong quá trình thi hành pháp luật, đồng thời, kết hợp hướng dẫn các đơn vị thực hiện các biện pháp nhằm bảo đảm tính chính xác, thống nhất trong áp dụng pháp luật nhằm nâng cao hơn nữa hiệu quả thi hành pháp luật tại các đơn vị.

1.2. Đối với Luật Giao thông đường thủy nội địa

Sau khi Luật Giao thông ĐTNĐ được ban hành, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Bộ Xây dựng và các bộ, ngành liên quan đã hoàn thiện xây dựng các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành theo các nội dung được Luật giao bao gồm 29 văn bản QPPL (05 Nghị định của Chính phủ, 01 Quyết định của Thủ tướng Chính phủ, 23 Thông tư của các Bộ trưởng)⁴. Đồng thời, thực hiện chức năng quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa (ĐTNĐ) ở địa phương, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đã ban hành nhiều văn bản theo thẩm quyền để thực hiện chức năng quản lý nhà nước về ĐTNĐ thuộc phạm vi trách nhiệm của địa phương.

Đến nay, các văn bản QPPL hướng dẫn thi hành Luật về cơ bản đã được ban hành đầy đủ, đảm bảo theo các nội dung, nhiệm vụ được giao tại Luật và phù hợp với thực tiễn đời sống kinh tế, xã hội; chất lượng các văn bản QPPL ngày càng được nâng cao, điều chỉnh những nội dung quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp tới an toàn giao thông ĐTNĐ như điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện; tìm kiếm, cứu nạn, cứu hộ giao thông ĐTNĐ; áp dụng pháp luật đối với hoạt động của phương tiện ngoài phạm vi luồng, vùng nước chưa được tổ chức quản lý, khai thác giao thông vận tải; khảo sát, thông báo luồng; hướng dẫn áp dụng xử phạt vi phạm hành chính,... nhằm đảm bảo hoạt động giao thông vận tải ĐTNĐ phát triển nhanh, hiệu quả, an toàn và tháo gỡ khó khăn,

⁴ Chi tiết tại Phụ lục 3.

vướng mắc trong công tác quản lý ĐTNĐ, tạo điều kiện tốt nhất cho người dân, doanh nghiệp trong hoạt động khai thác, kinh doanh trên ĐTNĐ.

Bên cạnh đó, công tác kiểm tra, theo dõi thi hành pháp luật về giao thông ĐTNĐ được thực hiện thường xuyên, liên tục. Hàng năm, Bộ Xây dựng và các cơ quan quản lý nhà nước về ĐTNĐ đã tổ chức các Đoàn công tác làm việc với các địa phương, đơn vị để kiểm tra việc thực hiện các quy định pháp luật về giao thông ĐTNĐ, đặc biệt là công tác theo dõi thi hành pháp luật trong thực hiện công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng ĐTNĐ, công tác quản lý cảng, bến thủy nội địa, quản lý hoạt động vận tải ven biển, từ bờ ra đảo,... nhằm kịp thời chấn chỉnh, hướng dẫn, tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện, đồng thời nắm bắt kịp thời những bất cập của các quy định pháp luật để nghiên cứu đề xuất cấp có thẩm quyền sửa đổi các quy định pháp luật cho phù hợp với thực tiễn.

2. Kết quả thi hành văn bản, đánh giá đánh giá ưu điểm, bất cập, hạn chế

2.1. Kết quả thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015

2.1.1 Chính sách của Nhà nước về phát triển hàng hải

Việt Nam có rất nhiều lợi thế để phát triển ngành kinh tế hàng hải, tiềm năng sẵn có với chiều dài trên 3.260 km đường bờ biển. Vì vậy, các chính sách quy định tại Bộ luật 2015 đã tạo điều kiện để thúc đẩy phát triển ngành hàng hải, tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế biển và góp phần bảo vệ chủ quyền biển đảo. Các chính sách đã khuyến khích, thu hút đầu tư từ nhiều tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước tham gia đầu tư xây dựng, khai thác cảng biển, cảng cạn; đầu tư phát triển đội tàu, nguồn nhân lực hàng hải; đẩy mạnh hợp tác quốc tế,... góp phần bảo vệ các vùng biển, đảo bền vững, phục vụ mục tiêu xây dựng, phát triển kinh tế - xã hội, an ninh, quốc phòng; hoạt động hàng hải của các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước được bảo hộ, khuyến khích phát triển theo quy định của Bộ luật 2015, cụ thể:

- Chính sách khuyến khích, thu hút đầu tư từ các tổ chức, cá nhân trong việc đầu tư xây dựng và phát triển cảng biển, cảng cạn: từ năm 1999 đến nay quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển, cảng cạn Việt Nam được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt⁵ đã thể hiện rõ các nội dung cụ thể về chính sách khuyến khích, thu

⁵ - Các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển: Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12/10/1999 phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010; Quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24/12/2009 phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030; Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát

hút các nguồn lực đầu tư xây dựng và phát triển cảng biển, cảng cạn được huy động chủ yếu từ nguồn ngoài ngân sách, vốn doanh nghiệp và các nguồn vốn hợp pháp khác. Nguồn vốn ngân sách nhà nước tập trung cho hạ tầng hàng hải công cộng; khu vực trọng điểm, tạo sức lan tỏa và thu hút đầu tư.

- Chính sách khuyến khích, thu hút đầu tư từ các tổ chức, cá nhân trong việc phát triển đội tàu: Bộ Xây dựng đã phê duyệt Đề án phát triển đội tàu vận tải biển của Việt Nam⁶, Cục HHĐTVN đã xây dựng, ban hành Kế hoạch triển khai thực hiện Đề án phát triển đội tàu vận tải biển của Việt Nam⁷, trong đó đề xuất nhiều nội dung triển khai thực hiện như: Tiếp tục triển khai Đề án duy trì đội tàu biển trong danh sách Trắng - Xám của Tokyo MOU; Đề án nâng cao năng lực an ninh cảng biển năm 2030; Đề án nâng cao năng lực bảo đảm an ninh hàng hải; Sửa đổi các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý giá dịch vụ hàng hải và quản lý hoạt động vận tải container của các hãng tàu nước ngoài tại Việt Nam; Tiếp tục triển khai chương trình đào tạo thuyền viên theo đúng yêu cầu của Công ước STCW 78 sửa đổi 2010 và các Chương trình mẫu của IMO (IMO Model course),...

- Chính sách thuế trong lĩnh vực hàng hải:

+ Chính sách thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu: Pháp luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu hiện hành đã có quy định ưu đãi thuế đối với lĩnh vực hàng hải (trong đó có lĩnh vực vận tải biển) như: miễn thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu đối với hàng hóa nhập khẩu tạo tài sản cố định; hàng hóa là nguyên liệu, vật tư, linh kiện trong nước chưa sản xuất được nhập khẩu để sản xuất trong vòng 05 năm của dự án đầu tư thuộc ngành nghề, ưu đãi đầu tư hoặc dự án đầu tư tại địa bàn ưu đãi đầu tư theo pháp luật đầu tư⁸; miễn thuế đối với hàng hóa tạm nhập, tái xuất để thay thế, sửa chữa tàu biển; miễn thuế đối với các dự án cơ sở đóng tàu theo quy định của pháp luật về đầu tư.

+ Chính sách thuế thu nhập: Ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp (TNDN), Luật thuế TNDN hiện hành quy định áp dụng thuế suất ưu đãi thuế TNDN 10% trong 15 năm, miễn thuế 4 năm và giảm 50% số thuế phải nộp trong 9 năm tiếp

triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22/5/2024 phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn: Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 13/12/2011 phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 2072/QĐ-TTg ngày 22/12/2017 phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/8/2023 phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050)

⁶ Quyết định số 1254/QĐ-BGTVT ngày 29/9/2022 của Bộ GTVT

⁷ Quyết định số 1684/QĐ-CHHVN ngày 30/11/2022 của Cục HHVN

⁸ Phụ lục II, III ban hành kèm theo Nghị định số 31/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư

theo dõi với dự án đầu tư mới đầu tư xây dựng công trình cảng biển, cảng sông; dự án có quy mô lớn (6.000 tỷ đồng, 12.000 tỷ đồng) thuộc lĩnh vực hạ tầng kinh tế kỹ thuật⁹; Ưu đãi thuế thu nhập cá nhân (TNCN)¹⁰, trong đó có: Thu nhập từ tiền lương, tiền công của thuyền viên là người Việt Nam làm việc cho các hãng tàu nước ngoài hoặc các hãng tàu Việt Nam vận tải quốc tế. Thu nhập của cá nhân là chủ tàu, cá nhân có quyền sử dụng tàu và cá nhân làm việc trên tàu từ hoạt động cung cấp hàng hóa, dịch vụ trực tiếp phục vụ hoạt động khai thác, đánh bắt thủy sản xa bờ.

- Công tác tăng cường hợp tác quốc tế, ký kết gia nhập và tổ chức thực hiện các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên: đến nay, Việt Nam đã gia nhập là thành viên của 27 công ước quốc tế, 28 hiệp định vận tải biển và 34 thỏa thuận hàng hải với các nước¹¹. Việt Nam luôn thực hiện đúng các điều ước, cam kết quốc tế trong công ước đã tham gia, chia sẻ sự quan tâm chung với cộng đồng quốc tế trong việc tăng cường triển khai các công ước quốc tế trong các lĩnh vực như an ninh, an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển, cũng như các vấn đề mới nổi như vận tải biển xanh, bền vững nhằm thích ứng với biến đổi khí hậu¹².

2.1.2 Công tác quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển; Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển; Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn.

Công tác quy hoạch phát triển tổng thể đã bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ giữa quy hoạch với chiến lược và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm kết hợp quản lý ngành với quản lý lãnh thổ, bảo đảm quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường. Triển khai các định hướng tổng thể về quy hoạch phát triển cảng biển, cảng cạn tại các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ, các nội dung chi tiết về đánh giá thực hiện quy hoạch thời kỳ trước, nội dung về quy hoạch, kế hoạch, cơ chế, giải pháp và nguồn lực thực hiện cho thời kỳ tiếp theo đã được Bộ Xây dựng

⁹ Điều 13, Điều 14 Luật thuế TNDN

¹⁰ Khoản 3 Điều 2 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật về thuế số 71/2014/QH13 quy định các khoản thu nhập được miễn thuế TNCN

¹¹ Chi tiết tại Phụ lục 4 gửi kèm.

¹² Việt Nam đã liên tục chủ động triển khai các quy định sửa đổi của nhiều công ước hàng hải quốc tế như Công ước SOLAS 1974 (Công ước an toàn sinh mạng con người trên biển), Công ước MARPOL 73/78 (Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển), Công ước STCW (Công ước quốc tế về các tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca thuyền viên), Công ước BWM 2004 (Công ước quốc tế về kiểm soát, quản lý nước dằn và cặn nước dằn của tàu 2004), ký kết thêm Hiệp định vận tải biển song phương với Brazil và các thỏa thuận quốc tế về công nhận giấy chứng nhận khả năng chuyên môn cho thuyền viên với nhiều nước như Croatia, Na Uy, Anh, tiếp tục tham gia các hoạt động tại các diễn đàn song phương, khu vực và đa phương liên quan đến hàng hải, bao gồm các hoạt động của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), Tổ chức Thủy đặc quốc tế (IHO), Trung tâm chia sẻ thông tin thuộc Thỏa thuận hợp tác khu vực về chống lại cướp biển và cướp có vũ trang nhằm vào tàu châu Á (ReCAAP ISC)

tổ chức nghiên cứu, thẩm định, phê duyệt tại các quy hoạch chi tiết cho các nhóm cảng biển, các cảng biển, cảng cạn, bảo đảm sự phù hợp với điều kiện của mỗi nhóm cảng biển, cảng biển, hành lang, khu vực kinh tế được quy hoạch cảng cạn trong từng thời kỳ trên cơ sở tham vấn, tiếp thu đầy đủ ý kiến các bộ, ngành liên quan; đồng thời phối hợp chặt chẽ với các địa phương trong việc lập quy hoạch tổng thể, chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển, cụ thể:

- Đối với quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển; Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển: Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021; phê duyệt điều chỉnh tại Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22/5/2024, theo đó:

+ Mục tiêu đến năm 2030: hệ thống cảng biển đáp ứng thông qua lượng hàng hóa từ 1.140 đến 1.423 triệu tấn (trong đó hàng container từ 38 đến 47 triệu TEU); hành khách từ 10,1 đến 10,3 triệu lượt khách;

+ Tầm nhìn đến năm 2050: phát triển hệ thống cảng biển đồng bộ, hiện đại ngang tầm với khu vực và thế giới, đáp ứng các tiêu chí cảng xanh; đáp ứng đầy đủ, hiệu quả nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội đất nước, là trụ cột chính có vai trò động lực, dẫn dắt, phát triển thành công kinh tế hàng hải theo Nghị quyết số 36-NQ/TW¹³, góp phần đưa nước ta trở thành quốc gia biển mạnh và nước phát triển, thu nhập cao; năng lực hệ thống cảng biển đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,0 đến 4,5%/năm; hành khách tăng trưởng bình quân khoảng từ 1,2 đến 1,3 %/năm.

- Đối với công tác quy hoạch cảng cạn: Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/8/2023, trong đó có quy định rõ các nội dung về chính sách khuyến khích, thu hút các nguồn lực đầu tư xây dựng và phát triển cảng biển, cảng cạn trên cơ sở phối hợp lập, thẩm định của các bộ, ngành, địa phương liên quan.

2.1.3 Về tàu biển, thuyền bộ, thuyền viên và bắt giữ tàu biển

2.1.3.1. Các quy định chung về tàu biển

¹³ Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

Các quy định chung về tàu biển trong Bộ luật 2015 đã đưa ra được định nghĩa về tàu biển nói chung và tàu biển Việt Nam nói riêng, đáp ứng yêu cầu của thực tiễn, phù hợp với thông lệ hàng hải quốc tế. Trong đó, quy định rõ về chủ tàu, thẩm quyền, nghĩa vụ của chủ tàu và tổ chức được Nhà nước giao quản lý, khai thác tàu biển, tạo hành lang pháp lý đối với các đối tượng phải thực hiện các quy định của pháp luật, không gây chông chéo, mâu thuẫn khi áp dụng vào thực tiễn.

Việc treo cờ đối với tàu thuyền được thực hiện theo quy định tại Điều 16 Bộ luật 2015 và Nghị định 58/2017/NĐ-CP của Chính phủ. Các Cảng vụ hàng hải thường xuyên kiểm tra, giám sát việc treo cờ đối với tàu biển Việt Nam và tàu thuyền mang cờ quốc tịch nước ngoài khi hoạt động tại cảng biển Việt Nam, kiên quyết xử lý hành vi vi phạm quy định về treo cờ đối với tàu thuyền.

2.1.3.2 Đăng ký tàu biển

- Các quy định về đăng ký tàu biển theo quy định của Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn về cơ bản đã đáp ứng yêu cầu của thực tiễn, bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của chủ tàu. Cơ quan quản lý nhà nước đã triển khai nâng cấp hoàn thiện cơ sở dữ liệu điện tử quản lý đăng ký tàu biển, triển khai thực hiện các quy định pháp luật mới để tạo thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp thực hiện các thủ tục hành chính khi đăng ký tàu biển. Cơ sở dữ liệu tàu biển được nâng cấp và quản lý hồ sơ đăng ký của từng con tàu bao gồm các thông tin đăng ký ban đầu, các lần thay đổi thông tin cho đến khi tàu xóa đăng ký khỏi danh sách tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam. Các thông tin này được duy trì cập nhật liên tục, cung cấp kịp thời, chính xác các thông tin cần thiết cho các cơ quan quản lý nhà nước khi có yêu cầu.

Số liệu đăng ký tàu biển giai đoạn 2017 -2024 như sau:

| TT | Loại hình đăng ký | Năm 2017 | Năm 2018 | Năm 2019 | Năm 2020 | Năm 2021 | Năm 2022 | Năm 2023 | Năm 2024 |
|----|------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 1 | Đăng ký không thời hạn | 275 | 247 | 263 | 274 | 12 | 65 | 196 | 238 |
| 2 | Đăng ký có thời hạn | 0 | 2 | 3 | 5 | 10 | 8 | 5 | 0 |
| 3 | Đăng ký tạm thời | 79 | 68 | 90 | 75 | 93 | 43 | 35 | 55 |
| 4 | Đăng ký tàu đang đóng | 22 | 11 | 6 | 5 | 5 | 2 | 4 | 7 |

| | | | | | | | | | |
|----------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 5 | Xóa đăng ký | 162 | 176 | 186 | 179 | 172 | 152 | 131 | 181 |
| Tổng số | | 538 | 504 | 548 | 538 | 592 | 470 | 371 | 481 |

- Về tàu biển đăng ký treo cờ quốc tịch Việt Nam: Thực tế cho thấy các quy định hiện hành về việc tàu biển đăng ký treo cờ quốc tịch Việt Nam cơ bản đã phù hợp với các các quy định, thông lệ quốc tế về đăng ký tàu biển (như Công ước của Liên hợp quốc về đăng ký tàu biển,...), thể hiện rõ được vai trò của Quốc gia tàu treo cờ - Flag State (tham gia có trách nhiệm các công ước liên quan như: SOLAS, MLC, STCW...). Đồng thời cũng đã đồng bộ với hệ thống văn bản pháp luật khác và phù hợp với đường lối chủ trương của Đảng, Nhà nước như định hướng trẻ hóa đội tàu, bảo vệ môi trường (quy định về tuổi tàu),....

- Về đội tàu biển của doanh nghiệp Việt Nam đang đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài: đội tàu biển của doanh nghiệp Việt Nam đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài hiện nay hầu hết là tàu già, quá tuổi, thiết kế, áp dụng kỹ thuật lạc hậu. Đối với đội tàu này, chủ tàu đăng ký treo cờ các quốc gia thực hiện đăng ký mang cờ quốc tịch thuận tiện (như Panama, Mongolia, Tuvalu,...). Đăng ký mang cờ quốc tịch tại các quốc gia này, chủ tàu được các thuận lợi như: không bị hạn chế tuổi tàu, đổi cờ, cho thuê thuận lợi, hưởng các ưu đãi về thuế ...

Có thể nói, các quốc gia cho phép đăng ký mang cờ quốc tịch thuận tiện này coi việc cho phép đăng ký mang cờ quốc tịch của họ là một trong các lĩnh vực kinh doanh (cho thuê), tạo nguồn thu cho ngân sách, nên các yếu tố khác liên quan đến bảo vệ môi trường, an toàn,... không thật sự được quan tâm.

Về tàu đăng ký mang cờ quốc tịch, đa số các nước áp dụng tương tự cơ chế như của Việt Nam hiện nay (về tuổi tàu đăng ký mang cờ quốc tịch, an toàn, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường,...). Các quốc gia trên thế giới, đặc biệt là các quốc gia có nền kinh tế phát triển, kể cả các quốc gia có những chủ tàu lớn nhất thế giới (như Mỹ, Đài Loan, Nhật Bản, Singapore,...) đều phát triển đa dạng, chú trọng những lĩnh vực có lợi thế và đặc biệt quan tâm đến phát triển bền vững, bảo vệ môi trường như: cảng biển, dịch vụ hàng hải, hỗ trợ hàng hải,... mà không chú trọng việc đội tàu phải đăng ký mang cờ quốc tịch của quốc gia mình.

2.1.3.3 Đăng kiểm tàu biển

Kể từ khi Bộ luật 2015 có hiệu lực, công tác đăng kiểm tàu luôn được cơ quan đăng kiểm quản lý, giám sát theo quy định của Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn thi hành. Đội tàu biển và các công trình dầu khí biển Việt Nam cơ bản hoạt động an toàn, hiệu quả, ít xảy ra các tai nạn, sự cố nghiêm trọng trong suốt những năm qua. Trong giai đoạn 2017-2024, cơ quan đăng kiểm đã thực hiện kiểm định duy trì phân cấp tàu biển (kiểm định lần đầu, kiểm định định kỳ, kiểm định

trên đà, kiểm định trung gian, kiểm định hàng năm, kiểm định bất thường, kiểm định hoán cải), với tổng số 11.497 lượt; thực hiện kiểm định duy trì phân cấp giàn di động trên biển và kho chứa nổi (kiểm định lần đầu, kiểm định định kỳ, kiểm định trên đà, kiểm định trung gian, kiểm định hàng năm, kiểm định bất thường, kiểm tra hoán cải), với tổng số 218 lượt.

Thông qua việc kiểm soát từ khâu thẩm định thiết kế, chế tạo máy, vật liệu, trang thiết bị dùng cho tàu biển, đóng mới, hoán cải đến quản lý kỹ thuật trong quá trình khai thác sử dụng, nên chất lượng tàu biển đóng mới, hoán cải và tàu biển đang khai thác luôn đáp ứng thỏa mãn các yêu cầu của quy chuẩn kỹ thuật và điều ước quốc tế liên quan. Bên cạnh đó, cơ sở dữ liệu kỹ thuật số hóa toàn bộ đội tàu biển Việt Nam bao gồm hồ sơ thiết kế kỹ thuật và hồ sơ đăng kiểm phục vụ cho việc quản lý vòng đời của từng tàu từ khi thiết kế cho đến khi giải bản được duy trì cập nhật liên tục; cung cấp kịp thời, chính xác các thông tin cần thiết cho các cơ quan quản lý nhà nước khi có yêu cầu.

2.1.3.4 Giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển

Theo quy định của Bộ luật 2015, tàu biển Việt Nam và tàu biển nước ngoài khi hoạt động trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam bắt buộc phải mang theo bản chính giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển. Đồng thời, đối với giấy chứng nhận điện tử thì thực hiện theo quy định của pháp luật về giao dịch điện tử. Giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển Việt Nam đã được quy định chi tiết tại Thông tư số 55/2019/TT-BGTVT 31/12/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT. Giấy chứng nhận điện tử về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đã được triển khai cấp cho tàu biển từ tháng 01/2023 đã tạo thuận lợi cho hoạt động tàu biển, góp phần cải cách hành chính và nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước.

2.1.3.5. Chuyển quyền sở hữu và thế chấp tàu biển

Chuyển quyền sở hữu, thế chấp tàu biển Việt Nam và việc đăng ký thế chấp tàu biển Việt Nam được thực hiện theo quy định của Bộ luật 2015 và Nghị định số 99/2022/NĐ-CP ngày 30/11/2022¹⁴. Tại các VBQPPL này đã quy định rất rõ nguyên tắc thế chấp tàu biển, chuyển quyền sở hữu tàu biển, tạo ra hành lang pháp lý, hạn chế những rủi ro trong quá trình thực hiện và bảo đảm tối đa quyền lợi cho chủ sở hữu hợp pháp của tàu biển. Dữ liệu về đăng ký giao dịch bảo đảm đã được số hóa và quản lý tại cơ sở dữ liệu tàu biển. Các thông tin về thế chấp của tàu được duy trì cập nhật liên tục, cung cấp kịp thời, chính xác các thông tin cần thiết cho các cơ quan quản lý nhà nước khi có yêu cầu.

¹⁴ Nghị định số 99/2022/NĐ-CP ngày 30/11/2022 về đăng ký biện pháp bảo đảm (thay thế cho Nghị định số 102/2017/NĐ-CP ngày 01/9/2017)

Số liệu đăng ký giao dịch bảo đảm bằng tàu biển giai đoạn 2017 - 2023 như sau:

| STT | Loại hình đăng ký | Năm 2017 | Năm 2018 | Năm 2019 | Năm 2020 | Năm 2021 | Năm 2022 | Năm 2023 |
|----------------|---------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1 | Đăng ký Giao dịch bảo đảm | 136 | 117 | 122 | 149 | 163 | 127 | 123 |
| 2 | Đăng ký thay đổi | 29 | 62 | 52 | 67 | 41 | 74 | 56 |
| 3 | Xóa đăng ký | 157 | 146 | 136 | 141 | 166 | 115 | 144 |
| Tổng số | | 322 | 325 | 310 | 357 | 370 | 316 | 323 |

2.1.3.6. Quyền cầm giữ hàng hải

Quyền cầm giữ hàng hải là một trong những quyền lợi quan trọng của người có khiếu nại hàng hải theo quy định của luật pháp quốc gia, tập quán quốc tế, được ưu tiên trong việc đòi bồi thường đối với chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu mà tàu biển đó đã làm phát sinh khiếu nại hàng hải như khiếu nại về tiền lương, chi phí hồi hương, tiền bồi thường tính mạng, thương tích và tổn hại khác về sức khỏe con người liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển, phí trọng tải, phí bảo đảm hàng hải, phí hoa tiêu, phí cầu cảng và về các loại phí, lệ phí cảng biển khác, tiền công cứu hộ tàu biển, tổn thất và thiệt hại tài sản ngoài hợp đồng liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển... Trong thực tiễn khi phát sinh quyền cầm giữ hàng hải, căn cứ theo quy định của Bộ luật 2015, việc quy định thứ tự ưu tiên giải quyết các khiếu nại hàng hải đã góp phần bảo đảm quyền lợi đối với thuyền viên. Việc ưu tiên giải quyết trước các khiếu nại hàng hải về lợi ích đối với thuyền bộ của tàu biển đã thể hiện sự quan tâm của Đảng và nhà nước đối với lao động thuyền viên.

2.1.3.7. Đóng mới và sửa chữa tàu biển

Các quy định về đóng mới sửa chữa tàu biển tại Mục 7 Chương II Bộ luật 2015 đã quy định rõ điều kiện thành lập cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển, trách nhiệm các cơ quan quản lý nhà nước đối với hoạt động đóng mới, sửa chữa tàu biển. Tính đến ngày 15/9/2024, nước ta có 85 cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển cho tàu biển được đánh giá, công nhận đủ điều kiện kinh doanh đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển theo quy định tại Điều 45 của Bộ luật. Các cơ sở đóng mới tàu biển của Việt Nam hiện nay đã đóng các loại tàu phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu. Tuy nhiên, đối với năng lực đóng mới, hoán cải, sửa chữa các tàu có kích thước lớn, tàu chuyên dùng còn hạn chế. Bên cạnh đó một số quy định về điều kiện kinh doanh đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển đã bộc lộ một số bất cập với tình hình thực tế của ngành công nghiệp tàu thủy và sự phát triển kinh tế xã

hội của đất nước như: chưa quy định cụ thể cho ngành công nghiệp tàu thủy liên quan đến quy hoạch sử dụng đất, mặt nước, công bố bến của các cơ sở đóng và sửa chữa tàu; các cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa chỉ cho tàu biển loại nhỏ rất khó đáp ứng các yêu cầu và điều kiện kinh doanh,...

Những năm vừa qua đã có sự suy giảm nhanh chóng về quy mô đào tạo cấp đại học, cao đẳng, trung cấp của các ngành đóng, sửa chữa tàu. Các trường đại học, cao đẳng không đủ nguồn để tuyển sinh. Áp lực về thiếu hụt nguồn nhân lực của ngành công nghiệp tàu thủy vì lý do không bảo đảm thu nhập, môi trường làm việc nặng nhọc, nguy hiểm... Đây thực sự là một thách thức lớn đối với các doanh nghiệp kinh doanh đóng, sửa chữa tàu và với cơ quan quản lý nhà nước.

2.1.3.8. Phá dỡ tàu biển

Bộ luật 2015 và Nghị định 82/2019/NĐ-CP ngày 12/11/2019¹⁵, được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 05/2025/NĐ-CP ngày 06/01/2025 đã quy định cụ thể các nguyên tắc của hoạt động phá dỡ tàu biển và các điều kiện hoạt động của cơ sở phá dỡ tàu biển. Đồng thời, Luật Bảo vệ Môi trường năm 2020 đã cho phép nhập khẩu tàu biển về để phá dỡ. Hiện nay, ở nước ta có 02 cơ sở đã được cấp phép phá dỡ tàu biển. Ngày 20/11/2018, Quốc hội đã thông qua Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch, trong đó bãi bỏ khoản 1 Điều 48 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 về điều kiện liên quan đến quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển.

Theo Luật Bảo vệ Môi trường năm 2020 và Nghị định số 08/2020/NĐ-CP ngày 10/01/2022¹⁶ quy định điều kiện về bảo vệ môi trường đối với tàu biển đã qua sử dụng nhập khẩu để phá dỡ là đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường đối với tàu biển đã qua sử dụng nhập khẩu để phá dỡ. Tuy nhiên, hiện nay do chưa có quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường đối với tàu biển đã qua sử dụng nhập khẩu để phá dỡ nên các doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc nhập khẩu tàu cũ về phá dỡ.

Công ước quốc tế về tái sinh tàu an toàn và thân thiện môi trường (Công ước Hồng Kông) năm 2010 sẽ có hiệu lực từ tháng 6 năm 2025. Công ước này có tác động lớn từ quá trình đóng mới tàu biển đến khi hoàn thành phá dỡ tàu biển bảo đảm an toàn và thân thiện môi trường. Mặc dù Việt Nam hiện nay chưa phê chuẩn tham gia là thành viên của Công ước, tuy nhiên cần bổ sung quy định về nội dung này để bảo đảm các tàu biển của Việt Nam có thể được đưa ra nước ngoài để phá

¹⁵ Nghị định 82/2019/NĐ-CP ngày 12/11/2019 của Chính phủ quy định về nhập khẩu, phá dỡ tàu biển đã qua sử dụng

¹⁶ Nghị định số 08/2020/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường

dỡ khi năng lực phá dỡ của Việt Nam chưa bảo đảm hoặc nhập khẩu tàu biển về Việt Nam để phá dỡ.

2.1.3.9. Thuyền bộ, thuyền viên

Thuyền viên là một trong những ngành nghề lao động đặc thù, với tính chất công việc và môi trường làm việc đặc biệt. Các quy định về chế độ lao động, quyền và lợi ích của thuyền viên trong Bộ luật 2015 cơ bản đã phù hợp với quy định của Công ước quốc tế về lao động hàng hải (MLC 2006) của Tổ chức Lao động thế giới, đặc biệt là trách nhiệm đối với việc hồi hương thuyền viên, bảo đảm khắc phục tối đa tình trạng chủ tàu bỏ mặc thuyền viên khi tàu hoạt động ở nước ngoài. Công tác quản lý và đào tạo thuyền viên trong những năm qua được nâng cao, cơ bản đáp ứng được những yêu cầu đối với thị trường lao động trong ngành hàng hải.

Hiện nay, trong lĩnh vực hàng hải có 8 cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên¹⁷. Mặc dù chất lượng đào tạo thuyền viên tại cơ sở đào tạo đã cơ bản đáp ứng được nhu cầu của chủ tàu, tuy nhiên các chủ tàu Việt Nam ngày càng khó khăn trong khâu tuyển dụng thuyền viên, đặc biệt là những người có kinh nghiệm, tay nghề cao. Nhiều thuyền viên có GCN KNCM bỏ nghề hoặc chuyển sang các công việc khác trên bờ, số lượng soinh viên quan tâm theo học ngành đi biển ngày càng thấp. Qua số liệu thống kê thuyền viên những năm gần đây cho thấy số lượng thuyền viên trong tuổi lao động, được cấp GCN KNCM để làm việc trên tàu biển đã giảm rõ rệt từ năm 2015 đến năm 2017, kể từ năm 2018 có xu hướng tăng, nhưng không nhiều.

- Số liệu thuyền viên trên cả nước từ năm 2015- 2024:

| Chức danh | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Sỹ quan quản lý | 10.578 | 11.163 | 10.704 | 11.241 | 11.612 | 12.893 | 12.208 | 10.685 | 13.428 | 14.247 |
| Sỹ quan vận hành | 9.673 | 9.977 | 9.348 | 9.143 | 9.493 | 9.172 | 9.125 | 9.127 | 9.236 | 9.539 |
| Thủy thủ, thợ máy | 24.469 | 21.997 | 17.232 | 19.001 | 20.893 | 24.318 | 28.919 | 35.852 | 40.236 | 41.247 |
| Tổng cộng | 44.720 | 43.137 | 37.284 | 39.385 | 41.998 | 46.383 | 50.252 | 55.664 | 62.900 | 65.033 |

¹⁷ Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh, Trường Cao đẳng Hàng hải I, Trường Cao đẳng Hàng hải II, Trường Cao đẳng Bách nghệ Hải Phòng, Trường Cao đẳng Giao thông vận tải đường thủy II, Trường Cao đẳng Duyên Hải, Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam - Vosco

Theo tính chất đặc thù của ngành hàng hải, các chương trình đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải đòi hỏi phải đáp ứng yêu cầu của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) về cơ sở vật chất, trang thiết bị để thực hiện đào tạo, huấn luyện thuyền viên. Do vậy, các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải gặp nhiều khó khăn trong việc phải đầu tư chi phí ban đầu, chi phí vận hành, khấu hao, bảo dưỡng, sửa chữa, nâng cấp rất lớn. Qua các số liệu trên có thể thấy sự suy giảm nhanh chóng về quy mô đào tạo cấp đại học, cao đẳng, trung cấp, chủ yếu chỉ tăng số lượng học sơ cấp (thủy thủ, thợ máy) của các ngành đi biển trong những năm gần đây. Trong một thời gian ngắn, quy mô đào tạo suy giảm hơn 3 lần và có thể tiếp tục giảm trong thời gian tới trong khi nhu cầu về thuyền bộ không suy giảm. Các trường đại học, cao đẳng không đủ nguồn để tuyển sinh, các sinh viên, học viên sau khi ra trường cũng ưu tiên tìm kiếm công việc trên bờ, không còn nguyện vọng theo nghề đi biển. Áp lực về thiếu hụt thuyền viên khiến nhiều doanh nghiệp vận tải biển nước ngoài đã bắt đầu chuyển sang hoạt động ở các thị trường thuyền viên khác. Các doanh nghiệp trong nước phải tính toán đến các phương án thuê thuyền viên nước ngoài. Quan trọng hơn, chúng ta không bảo đảm đào tạo được đội ngũ thuyền viên thay thế khi các thuyền viên đến tuổi nghỉ hưu hay chuyển việc làm lên bờ. Đây thực sự là một thách thức lớn đối với các doanh nghiệp vận tải biển, cũng như các trường đào tạo ngành đi biển và với cơ quan quản lý nhà nước.

2.1.3.10. Bắt giữ tàu biển

Tại Bộ luật 2015 đã quy định cụ thể về thẩm quyền, trách nhiệm, điều kiện, thời hạn, các biện pháp bảo đảm tài chính, tài liệu liên quan trong việc bắt giữ tàu biển và thả tàu biển bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết các khiếu nại hàng từ Điều 129 - Điều 144; các trình tự thủ tục bắt giữ tàu biển thực hiện theo Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển năm 2008; Nghị định số 57/2010/NĐ-CP ngày 25/5/2010¹⁸. Trong giai đoạn từ năm 2017 - 2023, các Cảng vụ hàng hải đã thực hiện bắt giữ 43 tàu biển theo quyết định bắt giữ của tòa án.

Theo kết quả tổng hợp ý kiến của các cơ quan tòa án, cơ quan tòa án một số tỉnh, thành phố (Hải Phòng, Khánh Hòa, Bà Rịa - Vũng Tàu) đã thực hiện một số trường hợp bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải. Tất cả các trường hợp bắt giữ tàu đều được thực hiện kịp thời, đúng quy định của pháp luật, không có phát sinh khiếu nại, kiến nghị. Tuy nhiên, qua rà soát, nhiều quy định trùng với quy định trong Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển số 05/2008/NQ-UBTVQH12 nên cần rà soát để quy định thống nhất và bảo đảm theo nguyên tắc

¹⁸ Nghị định số 57/2010/NĐ-CP ngày 25/5/2010 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển

xây dựng văn bản quy phạm pháp luật theo Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

2.1.4 Cảng biển

2.1.4.1 Các quy định chung

a) Cảng biển, bến cảng, cầu cảng

Quy định về cảng biển trong Bộ luật 2015 là một trong những quy định quan trọng, nhằm điều chỉnh toàn bộ các hoạt động quy hoạch, đầu tư xây dựng và quản lý khai thác cảng biển... Quy định về tiêu chí xác định cảng biển đã tạo cơ sở pháp lý để phân định giữa cảng biển và cảng thủy nội địa, từng bước giải quyết chong lán và bảo đảm phát huy lợi thế của cả hai lĩnh vực giao thông hàng hải và đường thủy nội địa. Theo khoản 1 điều 73 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015: “*Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác*”. Cảng biển là một đầu mối giao thông vận tải, là cửa ngõ của hàng hóa xuất nhập khẩu và là đầu mối kết nối các phương thức vận tải từ vận tải biển sang vận tải đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa. Do đó, hệ thống cảng biển và các dịch vụ logistics gắn với khai thác cảng biển luôn giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế, góp phần giữ vững độc lập, chủ quyền biển đảo, tăng cường hợp tác quốc tế về biển, duy trì môi trường hòa bình, ổn định và phát triển bền vững. Các quy định chung về cảng biển đã đáp ứng yêu cầu và tạo điều kiện thúc đẩy phát triển, hội nhập của hệ thống cảng biển nước ta theo hướng quy mô lớn, hiện đại và bảo đảm tốt nhu cầu lưu thông hàng hóa, hành khách trong nước, với nước ngoài.

Về phân loại cảng biển: Chính phủ đã ban hành Nghị định số 76/2021/NĐ-CP ngày 28/7/2021 quy định tiêu chí phân loại cảng biển. Ngày 22/9/2021, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1579/QĐ-TTg về Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, theo đó hệ thống cảng biển Việt Nam được phân chia thành 05 nhóm cảng biển với 36 cảng biển. Trong đó: 02 cảng biển đặc biệt, 15 cảng biển loại I, 06 cảng biển loại II và 13 cảng biển loại III¹⁹.

¹⁹ - Cảng biển đặc biệt (02 cảng biển): cảng biển Hải Phòng và cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu.

- Cảng biển loại I (15 cảng biển): cảng biển Quảng Ninh, cảng biển Thanh Hóa, cảng biển Nghệ An, cảng biển Hà Tĩnh, cảng biển Thừa Thiên Huế, cảng biển Đà Nẵng, cảng biển Quảng Nam, cảng biển Quảng Ngãi, cảng biển Bình Định, cảng biển Khánh Hòa, cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, cảng biển Đồng Nai, cảng biển Cần Thơ, cảng biển Long An, cảng biển Trà Vinh. Các cảng biển Thanh Hóa, cảng biển Đà Nẵng, cảng biển Khánh Hòa, cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh quy hoạch tiềm năng thành cảng biển đặc biệt.

- Cảng biển loại II (06 cảng biển): cảng biển Quảng Bình, cảng biển Quảng Trị, cảng biển Ninh Thuận, cảng biển Bình Thuận, cảng biển Hậu Giang, cảng biển Đồng Tháp.

Về số lượng cầu, bến cảng: Theo Quyết định số 323/QĐ-BGTVT ngày 29/3/2024 của Bộ GTVT công bố danh mục các bến cảng thuộc cảng biển Việt Nam, cả nước hiện có 296 bến cảng/chiều dài khoảng 97,5 km cầu cảng, 14 cảng dầu khí ngoài khơi đã được công bố.

Hệ thống cảng biển Việt Nam chủ yếu được đầu tư, sở hữu và tổ chức khai thác trực tiếp từ nguồn lực của các doanh nghiệp nhà nước, tư nhân và các thành phần kinh tế của xã hội; ngân sách nhà nước chỉ tập trung đầu tư cho các kết cấu hạ tầng công cộng dùng chung tại những khu vực động lực, có sức lan tỏa. Qua những giải pháp này, hệ thống cảng biển Việt Nam những năm qua đã phát triển nhanh, mạnh cả về số lượng và công suất, đáp ứng được 100% nhu cầu sản lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam và 100% sản lượng hàng hóa vận tải nội địa; sản lượng hàng hóa thông qua đạt tốc độ tăng trưởng cao và ổn định trong nhiều năm; đã hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế tại khu vực phía Bắc và phía Nam, thu hút được gần 40 hãng tàu nước ngoài ra vào hoạt động; tiếp nhận thành công tàu công ten nơ đến 145.000 DWT tại khu bến Lạch Huyện (Hải Phòng), đến 214.000 DWT tại khu bến Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu); các bến chuyên dùng quy mô lớn gắn với các Khu công nghiệp, liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu, trung tâm nhiệt điện than tiếp nhận tàu đến 200.000 DWT, hàng lỏng đến 150.000 DWT (tàu xuất sản phẩm), dầu thô đến 320.000 DWT. Về cảng khách, đã có nhiều cảng biển ở cả 3 khu vực Bắc, Trung, Nam được đầu tư, nâng cấp để có thể tiếp nhận các tàu khách du lịch lớn có sức chở trên 3.000 hành khách như Bến cảng tàu khách quốc tế Hạ Long, bến cảng Tiên Sa, bến cảng Chân Mây, bến cảng quốc tế Sài Gòn Việt Nam (SITV), bến cảng Baria Serece (Vũng Tàu), bến cảng Sài Gòn. Trong đó phải kể đến Cảng Chân Mây - Thừa Thiên Huế đã được đầu tư để trở thành cảng biển nước sâu, có điều kiện kỹ thuật an toàn, vị trí địa lý rất thuận lợi để tiếp nhận các tàu du lịch loại lớn có chiều dài LOA đến 361m. Cảng Chân Mây được Hiệp hội Du thuyền Châu Á lựa chọn là một trong 46 cảng biển ở khu vực Đông Nam Á để xây dựng điểm dừng chân cho các du thuyền, tàu du lịch lớn.

Kết quả đạt được nêu trên đã thể hiện định hướng chính sách, cơ chế phù hợp trong việc huy động các nguồn lực xã hội để đầu tư cảng biển. Vì vậy, các chính sách, cơ chế trên cần được tiếp tục phát huy, hoàn thiện bảo đảm tiếp tục nâng cao hiệu quả đầu tư khai thác hệ thống cảng biển Việt Nam và phù hợp hơn nữa với bối cảnh đất nước và thế giới trong thời kỳ tiếp theo.

- Cảng biển loại III (13 cảng biển): cảng biển Thái Bình, cảng biển Nam Định, cảng biển Ninh Bình, cảng biển Phú Yên, cảng biển Bình Dương, cảng biển Vĩnh Long, cảng biển Tiền Giang, cảng biển Bến Tre, cảng biển Sóc Trăng, cảng biển An Giang, cảng biển Kiên Giang, cảng biển Bạc Liêu, cảng biển Cà Mau, Cảng biển Sóc Trăng quy hoạch tiềm năng thành cảng biển đặc biệt.

b) Bến phao, khu neo đậu, chuyển tải, khu tránh, trú bão:

Hiện nay trên 22 vùng nước cảng biển có 122 bến phao và 28 khu neo đậu chuyển tải đang hoạt động khai thác; 15 bến phao vào 01 khu neo đậu chuyển tải đang thực hiện đầu tư. Các bến phao, khu neo đậu chuyển tải hiện nay có thể đáp ứng cỡ tàu trọng tải lớn khi các bến cảng cứng trong khu vực chưa đáp ứng các điều kiện tiếp nhận đối với các tàu này, cụ thể như: Khu neo Cẩm Phả - 120.000DWT (Quảng Ninh), khu chuyển tải Nhà máy Nhiệt điện Nghi Sơn 2 - 210.000DWT (Thanh Hóa), bến phao một điểm neo (SPM) - 150.000DWT (Quảng Ngãi), Khu neo đậu chuyển tải tạm thời tại Vĩnh Tân - 150.000DWT (Bình Thuận), bến Phao Hoàng Nguyên, BP2 - 150.000 DWT (Vũng Tàu), bến phao BP3, BP2, BP1, BP4 -150.000DWT, BP10 - 100.000DWT (Hồ Chí Minh), khu neo chuyển tải tại Duyên Hải - 220.000DWT.

Trong điều kiện nhu cầu hàng hóa qua một số khu vực không ngừng gia tăng trong khi tiến độ đầu tư xây dựng các bến cảng mới chưa đáp ứng kịp, vì vậy, hệ thống các bến phao đã được đầu tư để đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa tại các khu vực này. Các bến phao đã góp phần giảm tình trạng quá tải về cầu bến thông qua việc chuyển tải và sang mạn, từ đó góp phần tăng khối lượng hàng thông qua bến cảng, giảm thời gian lưu kho, lưu bãi tại cảng chính, góp phần giải quyết những hạn chế về quy mô cầu bến và khả năng tiếp nhận tàu của cảng. Tuy nhiên, việc bố trí các bến phao chỉ mang tính chất tạm thời, chỉ đầu tư, khai thác khi cần thiết và gắn với quy hoạch phát triển phù hợp với hoạt động của cảng biển. Khi hoàn thành xây dựng các cảng biển, những bến phao ảnh hưởng đến hoạt động khai thác của cảng phải được di dời để bảo đảm điều kiện an toàn cho hoạt động của cảng. Hiện nay, trên cả nước có khoảng 111 bến phao, do các doanh nghiệp đầu tư, khai thác. Các bến phao hiện nay chủ yếu đáp ứng cho nhu cầu neo đậu chờ làm hàng và thực hiện xếp dỡ sang mạn các loại hàng như: gạo, phân bón, clinker, sắt thép và than...

Đối với các khu neo đậu, chuyển tải, khu tránh, trú bão: trong vùng nước cảng biển hiện có khoảng 74 khu neo đậu, chuyển tải, khu tránh, trú bão. Các Cảng vụ hàng hải khu vực thực hiện tổ chức khai thác, thu phí neo đậu đối với các tàu thuyền và neo đậu tại khu nước, vùng nước theo quy định. Nguồn thu phí neo đậu được quản lý và sử dụng theo quy định hiện hành.

c) Luồng hàng hải và hệ thống đê chắn sóng, chắn cát, kè hướng dòng, bảo vệ bờ:

- Hiện nay trên cả nước có 45 tuyến luồng hàng hải công cộng và 38 luồng hàng hải chuyên dùng. Đối với 45 tuyến luồng hàng hải công cộng với tổng chiều dài khoảng 1.091 km (khu vực phía Bắc có 21 luồng, khu vực phía Nam có 24

luồng), trong đó: 34 tuyến luồng hàng hải thuộc địa phận trong 01 tỉnh, còn lại có 11 tuyến luồng hàng hải đi qua địa phận từ 02 tỉnh trở lên (như các tuyến luồng: Hải Phòng, Phà Rừng, Cửa Hội-Bến Thủy, Vũng Tàu - Thị Vải, Sài Gòn – Vũng Tàu, Soài Rạp, Đồng Tranh - Gò Gia, Đồng Nai, sông Tiền, Định An – sông Hậu, luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu); Tuyến luồng dài nhất là luồng Định An - Cần Thơ (dài 130 km), luồng ngắn nhất dài 0,5 km là luồng vào Cảng An Thới, tỉnh Kiên Giang; Các tuyến luồng chủ yếu là luồng một lần, chỉ có tuyến luồng Dung Quất (Quảng Ngãi), Vũng Tàu - Sài Gòn/Đồng Nai, Soài Rạp - Hiệp Phước (Tp.HCM), Vũng Rô (Phú Yên), Nha Trang, Ba Ngòi (Khánh Hòa) là cho phép hành hải 02 lần trong điều kiện hạn chế.

Trên thực tế, nhiều doanh nghiệp cảng tự đầu tư tuyến luồng chuyên dùng riêng biệt tách biệt với luồng hàng hải công cộng. Tuy nhiên, một số doanh nghiệp cảng đầu tư tuyến luồng chuyên dùng nối liền với luồng hàng hải công cộng đến vị trí đón trả hoa tiêu. Theo quy định tại Thông tư số 63/2019/TT-BTC ngày 09/9/2019 của Bộ Tài Chính, doanh nghiệp cảng được hưởng 70% số tiền thu phí bảo đảm hàng hải để bù đắp chi phí đầu tư, khai thác và vận hành luồng. Do đó, trong những trường hợp tuyến luồng chuyên dùng nối liền với luồng hàng hải công cộng đến vị trí đón trả hoa tiêu khó xác định để tính toán, trích nộp theo quy định.

- Về hệ thống đê chắn sóng, đê chắn cát, kè hướng dòng, kè bảo vệ bờ: Hiện nay, Cục HHĐTVN đang quản lý 12 công trình đê, kè với tổng chiều dài khoảng 4,1km tại các khu vực luồng hàng hải Hải Phòng, Hải Thịnh, Cửa Lò, Vũng Áng, Cửa Việt, Đà Nẵng và tại khu vực Luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu. Kinh phí đầu tư, bảo trì hệ thống đê kè từ nguồn vốn Ngân sách Nhà nước.

d) Báo hiệu hàng hải:

Hệ thống đèn biển và nhà trạm gắn liền với đèn biển; Phao, tiêu và nhà trạm quản lý vận hành phao tiêu được giao cho doanh nghiệp cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải thuộc Bộ Xây dựng quản lý theo hình thức đầu tư vốn nhà nước vào doanh nghiệp theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp (hai Tổng công ty Bảo đảm ATHH miền Bắc, miền Nam). Trên cả nước hiện có 95 đèn biển (26 đèn cấp I, 31 đèn cấp II, 38 đèn cấp III), 1.061 phao báo hiệu, 201 tiêu báo hiệu trên tổng 45 tuyến luồng hàng hải. Các báo hiệu hàng hải này để chỉ dẫn cho người đi biển và tổ chức, cá nhân liên quan định hướng, xác định vị trí của tàu thuyền để hành hải được an toàn. Hệ thống báo hiệu hàng hải ngày càng được đầu tư phát triển theo hướng công nghệ hóa, hiện đại hóa. Tuy nhiên, bên cạnh đó một số thiết bị báo hiệu còn lạc hậu, chưa được lắp đặt các thiết bị giám sát từ xa và các thiết bị

báo hiệu vô tuyến khác, gây khó khăn cho công tác quản lý vận hành và bảo dưỡng, sửa chữa.

đ) Hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải (VTS):

Hệ thống VTS hiện nay được xây dựng gồm 14 hệ thống, trong đó có 07 hệ thống đã đầu tư hoàn thành; 03 hệ thống đang thực hiện đầu tư và 04 hệ thống đang chuẩn bị đầu tư. Cục Hàng hải Việt Nam đang giao các Cảng vụ hàng hải quản lý, vận hành và khai thác tốt các Hệ thống VTS để phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường theo quy định.

e) Về đài thông tin duyên hải

Hệ thống tài sản kết cấu hạ tầng mạng viễn thông hàng hải được giao cho doanh nghiệp cung ứng dịch vụ thông tin duyên hải thuộc Bộ Xây dựng quản lý theo hình thức đầu tư vốn nhà nước vào doanh nghiệp theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp (Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam - VISHIPEL). Hiện nay, hệ thống thông tin duyên hải đang được VISHIPEL quản lý vận hành gồm: 29 Đài Thông tin duyên hải (02 Đài TTDH loại 1, 03 Đài TTDH loại 2, 08 Đài TTDH loại 3, 16 Đài TTDH loại 4); Đài trung tâm Xử lý thông tin hàng hải Hà Nội; Đài thông tin vệ tinh mặt đất Inmarsat Hải Phòng (HAIPHONG LES); Đài thông tin vệ tinh Cospas-Sarsat (LUT/VNMCC); Đài thông tin nhận dạng và truy theo tầm xa (LRIT). Hệ thống thông tin duyên hải bảo đảm cung cấp tốt Dịch vụ sự nghiệp công TTDH phục vụ công tác trực canh cấp cứu và phát bản tin an toàn, an ninh hàng hải.

g) Về đầu tư kết cấu hạ tầng hàng hải:

Hệ thống cảng biển Việt Nam được đầu tư đồng bộ về cơ sở hạ tầng: cầu bến, trụ sở, cơ sở dịch vụ, kho, bãi, nhà xưởng và các công trình phụ trợ khác; hệ thống thông tin giao thông, thông tin liên lạc và hệ thống điện, nước. Các cảng biển hiện nay do các doanh nghiệp nhà nước và các thành phần kinh tế khác đầu tư, sở hữu và trực tiếp tổ chức khai thác và bảo trì. Công tác quản lý bảo trì cầu cảng, bến cảng được thực hiện theo quy định của Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng và Thông tư số 19/2022/TT-BGTVT ngày 26/7/2022 của Bộ GTVT quy định về bảo trì công trình hàng hải.

Theo số liệu tổng hợp của Bộ Xây dựng, đối với kết cấu hạ tầng cảng biển trong giai đoạn 2011 - 2020 tổng vốn đầu tư cho ngành đạt khoảng 202 nghìn tỷ đồng chiếm tỷ trọng khoảng 20,6% tổng vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông, đây là tỷ trọng đáng kể so với các lĩnh vực giao thông khác. Nguồn vốn đầu tư huy động đầu tư cho ngành hàng hải, vốn ngân sách đạt 28,3 nghìn tỷ đồng, vốn ngoài ngân sách Nhà nước chiếm tỷ trọng lớn (khoảng 173,4 nghìn tỷ - chưa

bao gồm hạ tầng bến cảng chuyên dùng, chiếm xấp xỉ 86% thực tế huy động đầu tư 202 nghìn tỷ). Thực tế huy động nguồn lực đầu tư giai đoạn 2011 - 2020 về vốn ngân sách đạt 57-71% nhu cầu, vốn ngoài ngân sách đạt khoảng 173-217% so với nhu cầu vốn dự kiến huy động trong quy hoạch. Về nhu cầu và bố trí vốn bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải khoảng 7,6 nghìn tỷ đạt khoảng 51% so với nhu cầu đầu tư (xấp xỉ 15 nghìn tỷ).

Theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tổng kinh phí để phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2030 ước tính khoảng 312,6 nghìn tỷ đồng (không bao gồm kinh phí đầu tư đối với các bến cảng, cầu cảng chuyên dùng; Ngân sách nhà nước 15,6 nghìn tỷ chiếm 5%, vốn Doanh nghiệp 297 nghìn tỷ chiếm 95%). Xét theo tỷ trọng vốn đối với từng loại hình KCHT: công trình hạ tầng công cộng 15,6 nghìn tỷ chiếm 5%, bến cảng 232 nghìn tỷ chiếm 74%, cảng cạn 65 nghìn tỷ chiếm 21%); trong đó các dự án ưu tiên đầu tư giai đoạn 2021-2025 khoảng 162,7 nghìn tỷ đồng. Vì vậy, cần có chính sách về thu hút đầu tư trong lĩnh vực hàng hải đối với các nhà đầu tư nước ngoài từ các tập đoàn xuyên quốc gia, nhất là từ những nước phát triển như Mỹ và khối EU. Về nguồn vốn, tăng cường thu hút kêu gọi đầu tư theo hình thức đối tác công - tư (PPP). Đối với các dự án đầu tư xây dựng luồng hàng hải, xây dựng hạ tầng chung cảng biển quốc gia, cảng biển đầu mối khu vực và xây dựng các bến cảng có vai trò khởi động để thúc đẩy đầu tư, ưu tiên các hình thức dự án PPP có sử dụng vốn ODA, vốn ngân sách để thu hút nhà đầu tư nước ngoài. Bên cạnh đó, cần tăng cường giao các địa phương là cơ quan có thẩm quyền đối với các dự án đầu tư theo phương thức PPP, tạo đột phá đầu tư xây dựng luồng hàng hải, xây dựng hạ tầng chung cảng biển, các địa phương ưu tiên bố trí ngân sách địa phương tham gia đầu tư để phát huy tiềm năng, lợi thế của địa phương. Chính phủ hỗ trợ ngân sách Trung ương tùy theo tình hình cụ thể của địa phương.

2.1.4.2. Quản lý cảng biển

a) Công tác quản lý cảng biển: đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển của ngành hàng hải. Bộ luật 2015 đã quy định về quản lý khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển được đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách theo hình thức cho thuê khai thác từng phần, toàn bộ. Quy định này về cơ bản phù hợp với thực tế, có thể huy động được mọi nguồn lực tham gia khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển.

b) Về Ban quản lý và khai thác cảng biển

Theo quy định tại Điều 87, 88, 89 Bộ luật 2015, Ban Quản lý và khai thác cảng được thành lập với mục tiêu phát huy hiệu quả khai thác tốt nhất đối với khu vực vùng nước và vùng đất được giao, theo đó Ban Quản lý và khai thác cảng có

cả hai chức năng kinh doanh và các chức năng liên quan tới lĩnh vực quản lý nhà nước. Tuy nhiên, việc thành lập một mô hình có đồng thời hai chức năng như trên gây xung đột với các quy định pháp luật hiện hành như Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương và Luật Doanh nghiệp do đây là một mô hình tổ chức hoàn toàn mới, chưa được quy định trong các luật nói trên. Đồng thời, nội dung hoạt động của Ban quản lý có liên quan trực tiếp đến vùng đất, vùng nước của địa phương, trong khi Luật Đất đai, Luật Tổ chức chính quyền địa phương đã phân định rất rõ thẩm quyền cho UBND các cấp trong việc thực hiện quản lý, sử dụng đất tại địa phương.

Vì vậy, việc triển khai mô hình Ban quản lý và khai thác cảng biển trong tình hình hiện nay có thể làm phát sinh nhiều vấn đề và chưa thực sự phù hợp với tình hình thực tế cho nên đến nay vẫn chưa tổ chức triển khai thực hiện được.

c) Tình hình thu, quản lý và sử dụng phí, lệ phí và giá dịch vụ tại các cảng biển:

Việc thu phí, lệ phí được thực hiện theo Điều 90 Bộ luật 2015. Trên cơ sở quy định của Bộ luật 2015, Chính phủ, Bộ Xây dựng và các cơ quan có thẩm quyền đã ban hành các văn bản quy phạm pháp luật quy định về giá, phí liên quan đến hoạt động hàng hải nhằm bảo đảm tính cạnh tranh công bằng trong hoạt động hàng hải.

Để quản lý giá dịch vụ tại cảng biển (bao gồm giá dịch vụ hoa tiêu, giá dịch vụ sử dụng cầu bến, phao neo, giá dịch vụ bốc dỡ container và giá dịch vụ lai dắt) Bộ Xây dựng đã ban hành Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 quy định khung giá dịch vụ tại cảng biển; Thông tư số 39/2023/TT-BGTVT ngày 25/12/2023, ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu bến, phao neo dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam (thay thế Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT). Trên cơ sở Luật Giá năm 2023, hiện nay Bộ Xây dựng đã ban hành Thông tư số 12/2024/TT-BGTVT ngày 15/5/2024 quy định cơ chế, chính sách quản lý giá dịch vụ tại cảng biển Việt Nam và ban hành các Quyết định về khung giá, giá tối đa dịch vụ tại cảng biển Việt Nam theo quy định.

So với các nước trong khu vực, giá dịch vụ bốc dỡ container của Việt Nam hiện nay ở mức thấp (bằng 80% Campuchia, 70% Malaysia, 61% của Indonesia, 46% của Singapore), trong đó, thấp nhất khu vực (khu vực cảng miền Bắc với giá 33 USD/cont20' và 50 USD/cont40'). Với mức giá hiện tại, đây cũng được coi là lợi thế cạnh tranh của hệ thống cảng biển Việt Nam để thu hút tàu trọng tải lớn vào khu vực cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải và Lạch Huyện. Kết quả là trong thời gian vừa qua, hệ thống cảng biển Việt Nam đã có sự phát triển ấn tượng khi

sản lượng tăng trưởng trung bình 13%/năm, thu hút được gần 40 hãng tàu trên thế giới ra vào làm hàng. Nếu so với năm 2013, Việt Nam mới chỉ đón được 8 tuyến tàu mẹ ra vào làm hàng, thì đến nay, cảng biển Việt Nam đã đón được 28 tuyến tàu mẹ đi thẳng thị trường Châu Âu, Châu Mỹ. Hàng hóa của Việt Nam đã đi thẳng sang thị trường Châu Âu, Châu Mỹ mà không phải trung chuyển qua nước thứ 3 như trước đây. Điều này góp phần giảm chi phí logistics, giảm thời gian lưu thông hàng hóa, góp phần tăng khả năng cạnh tranh của hàng hóa trong nước trên thị trường thế giới.

Như vậy, cùng với hệ thống cảng biển được đầu tư xây dựng bài bản, chất lượng, mức giá dịch vụ cạnh tranh hơn so với các nước, vị thế của cảng biển Việt Nam ngày càng được khẳng định trên thị trường quốc tế. Việc các hãng tàu lớn trên thế giới không ngừng đưa tàu vào cảng của Việt Nam, ngoài việc nhà nước thu được khoản thuế, phí, lệ phí hàng hải còn kéo theo sự phát triển của cả hệ thống hạ tầng logistics, kho bãi, dịch vụ phát triển đồng bộ, thúc đẩy sự giao thương hàng hóa của Việt Nam trên thị trường quốc tế. Ngoài ra, khung giá dịch vụ không chỉ là công cụ hiệu quả giúp cho cảng biển Việt Nam thu hút hàng hóa, khung giá dịch vụ còn phát huy tốt vai trò trong việc bình ổn giá thị trường, giảm sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các doanh nghiệp trong khu vực cảng.

2.1.4.3. Thủ tục tàu thuyền vào, rời cảng biển

Thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển là một trong những thủ tục hành chính quan trọng thúc đẩy sự phát triển của ngành hàng hải. Các quy định trong Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn đã tạo thuận lợi cho người đến làm thủ tục và cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải. Hiện nay, các thủ tục cho tàu biển vào, rời cảng biển được thực hiện theo Công ước về tạo thuận lợi trong giao thông hàng hải quốc tế năm 1965 (FAL 65) và đang được triển khai thủ tục điện tử trực tuyến thông qua Cổng thông tin một cửa quốc gia giúp giảm thời gian làm thủ tục, tiết kiệm chi phí cho người dân và doanh nghiệp, công khai, minh bạch, hạn chế tối đa hành vi tiêu cực. Đặc biệt giai đoạn dịch Covid-19, tình trạng nhiều cảng biển trên thế giới tắc nghẽn hàng hóa, tuy nhiên các cảng biển tại Việt Nam không bị gián đoạn chuỗi cung ứng hàng hóa do áp dụng thủ tục điện tử trực tuyến. Trong giai đoạn từ năm 2017-2024, các Cảng vụ hàng hải đã thực hiện giải quyết thủ tục trực tuyến cho tàu biển vào, rời cảng biển cụ thể như sau:

| Năm | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Tổng số hồ sơ | 71.333 | 35.077 | 69.947 | 87.390 | 92.259 | 97.016 | 129.536 | 106.081 |

2.4.4. Cảng cạn

Theo quy định tại Bộ luật 2015, chức năng của cảng cạn là nhận và gửi hàng hóa được vận chuyển bằng container; đóng hàng hóa vào và dỡ hàng hóa ra khỏi container; tập kết container để vận chuyển đến cảng biển và ngược lại; kiểm tra và hoàn tất thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; gom và chia hàng hóa lẻ đối với hàng hóa có nhiều chủ trong cùng container; tạm chứa hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và container; sửa chữa và bảo dưỡng container; việc đầu tư xây dựng cảng cạn phải phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn, quy định của pháp luật về đầu tư, pháp luật về xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Triển khai thực hiện Bộ luật 2015, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 2072/QĐ-TTg ngày 22/12/2017 phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030; Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/8/2023 phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó có quy định rõ các nội dung về chính sách khuyến khích, thu hút các nguồn lực đầu tư xây dựng và phát triển cảng biển, cảng cạn trên cơ sở phối hợp lập, thẩm định của các bộ, ngành, địa phương liên quan. Đồng thời, Bộ Xây dựng đã ban hành Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11/6/2018 Quy hoạch chi tiết cảng cạn giai đoạn 2020, tầm nhìn đến 2030.

Hiện nay trên cả nước có 14 cảng cạn đã được công bố mở đi vào hoạt động trên tổng số 100 cảng cạn được quy hoạch (trong đó 10 cảng cạn ở khu vực miền Bắc, 04 cảng cạn ở khu vực miền Nam). Các cảng cạn được đầu tư 100% từ nguồn vốn của doanh nghiệp. Hoạt động của cảng cạn đã góp phần tăng hiệu quả kết nối cảng biển với nguồn hàng rút ngắn thời gian thực hiện các thủ tục hàng hóa, tăng hiệu suất xử lý hàng hóa tại cảng biển; Hoạt động vận tải giữa cảng biển đến nguồn hàng xuất nhập khẩu từng bước được cải thiện thông qua sự hình thành các cảng cạn gắn với đường thủy nội địa, giảm lưu lượng vận tải đường bộ. Một số cảng cạn hỗ trợ tốt cho các cửa khẩu đường bộ thông qua hàng hóa, giảm ùn tắc như cảng cạn Móng Cái, hỗ trợ hiệu quả cửa khẩu cảng biển như cảng cạn Nhơn Trạch; Nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước về cảng cạn được tăng cường, nhận thức chung về vai trò của cảng cạn ngày càng được nâng cao: nhiều tỉnh, thành phố đang xây dựng kế hoạch phát triển cảng cạn theo quy hoạch kết hợp với đề xuất điều chỉnh bổ sung nhằm thúc đẩy hơn nữa hoạt động xuất nhập khẩu và thu hút đầu tư tại địa phương.

2.1.5 Vận tải biển và dịch vụ hỗ trợ vận tải biển

2.1.5.1. Vận tải biển

a) Quyền vận tải biển nội địa:

Bộ luật 2015 quy định về quyền vận tải biển nội địa theo hướng ưu tiên quyền vận tải biển nội địa cho đội tàu biển Việt Nam, trong một số trường hợp đặc biệt, tàu biển nước ngoài sẽ được cấp giấy phép vận tải biển nội địa nhưng phải tuân thủ quy định về thẩm quyền, trình tự thủ tục theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng. Quy định này về cơ bản đã phù hợp với thực tế cũng như phù hợp với thông lệ quốc tế, không trái với các công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Triển khai thực hiện quy định của Bộ luật 2015, Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã ban hành Thông tư số 50/2016/TT-BGTVT ngày 30/12/2016 quy định về thủ tục cấp Giấy phép vận tải biển nội địa cho tàu biển nước ngoài (và các văn bản sửa đổi, bổ sung), trong đó đã quy định chặt chẽ về trình tự thủ tục cấp giấy phép vận tải biển nội địa cho tàu biển nước ngoài và thời hạn của giấy phép không quá 01 năm. Qua đó công tác quản lý, kiểm soát về vận tải biển nội địa được đầy đủ và đạt hiệu quả.

Đến nay, đội tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam hầu hết đáp ứng được nhu cầu vận tải nội địa, Bộ Xây dựng chỉ cấp phép cho một số loại tàu mà đội tàu Việt Nam chưa đáp ứng được, như tàu xi măng rời, tàu container... Tàu biển mang cờ quốc tịch nước ngoài được cấp Giấy phép vận tải nội địa đã giảm 60% sau 07 năm thực hiện Bộ luật 2015, do chính sách bảo hộ quyền vận tải nội địa và cơ chế khuyến khích doanh nghiệp đầu tư tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam thay thế tàu nước ngoài vận tải nội địa, cụ thể:

Năm 2017, cả nước có 22 tàu biển mang cờ quốc tịch nước ngoài được cấp Giấy phép vận tải nội địa, trong đó có 8 tàu container, 7 tàu vận tải khí hoá lỏng, 04 tàu vận tải xi măng rời, 02 tàu chở hàng rời và 01 tàu chở xăng, dầu, hoá chất, ngoài ra cấp phép cho một số tàu vận tải 01 chuyến dầu thô từ các mỏ ngoài khơi về nhà máy lọc dầu Dung Quất. Đến tháng 6/2025, có 08 tàu biển mang cờ quốc tịch nước ngoài được cấp Giấy phép vận tải nội địa (trong đó 3 tàu container, 3 tàu chở khí hoá lỏng, 2 tàu vận tải xi măng rời), ngoài ra cấp phép ngắn hạn theo chuyến cho một số tàu vận tải dầu thô từ các mỏ ngoài khơi về nhà máy lọc dầu Dung Quất.

b) Về đội tàu biển:

Tại thời điểm ngày 31/07/2025, tổng số tàu biển Việt Nam có khoảng 1.500 tàu, với tổng trọng tải 11,3 triệu DWT, tổng GT khoảng 6,8 triệu, trong đó đội tàu vận tải hàng hóa là 927 tàu, tổng trọng tải 8,3 triệu DWT, tổng dung tích 4,9 triệu GT, trọng tải bình quân 8.900 DWT/tàu. Tàu container là 45 tàu chiếm 4,53%; tàu dầu/ tàu hóa chất là 152 tàu chiếm 16,39%; tàu hàng tổng hợp là 561 tàu chiếm 60.51%; tàu hàng rời là 85 tàu chiếm 9,16%; tàu khí hóa lỏng là 21 tàu chiếm

2.65%, tàu khách là 66 tàu chiếm 7,11%, Đội tàu biển Việt Nam đứng thứ 26 của thế giới, chiếm 0,8% thị phần đội tàu thế giới. Tuổi trung bình là 17,3 tuổi, trong đó có trên 50% đội tàu trên 15 tuổi.

- Về đội tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài thuộc sở hữu doanh nghiệp Việt Nam: Hiện nay khoảng 220 tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài thuộc sở hữu doanh nghiệp Việt Nam, tổng trọng tải khoảng 5 triệu DWT, chiếm khoảng 30% tổng trọng tải đội tàu quốc gia.

Đội tàu tại thời điểm năm 2016 có 1.267 tàu, tổng trọng tải 7,6 triệu DWT, tổng dung tích 4,6 triệu GT, trọng tải bình quân 6.000 DWT/tàu. Trong đó tàu container 36 tàu chiếm 2,8%, tàu dầu hóa chất 136 tàu chiếm 11%, tàu hàng tổng hợp 936 chiếm 74%, tàu hàng rời 113 chiếm 10,5%, tàu khí hóa lỏng 12 tàu chiếm 1%, tàu khách 33 chiếm 3%. Tuổi tàu trung bình 16 tuổi.

- Sau gần 10 năm, đội tàu biển Việt Nam biến đổi không đáng kể. Số lượng đội tàu vận tải giảm khoảng 300 tàu, tương ứng mức giảm 21,8%, bình quân giảm 2,1%/năm, tuy nhiên tổng trọng tải tăng lên từ 7,6 triệu lên 8,3 triệu, tương ứng 9,1%, trung bình tăng 0,91%/năm. Trọng tải bình quân tăng từ 6.000 DWT/tàu lên 8.900 DWT/tàu, tương ứng 4,8%/năm. Cơ cấu đội tàu phát triển hợp lý hơn, các tàu chuyên dụng tăng lên như tàu container (tăng từ 36 lên 45 tàu, tàu khí hóa lỏng tăng từ 12 lên 21 tàu).

- So sánh với đội tàu thế giới, tốc độ tăng trưởng đội tàu của thế giới từ năm 2016 đến năm 2024 trung bình là 3,15%/năm, trong đó tàu container tăng 5,4%/năm, đặc biệt trong từ năm 2023 đến nay, tốc độ tăng trưởng tàu container trung bình trên 7%/năm, cỡ tàu ngày càng lớn, tàu lớn nhất có sức chở trên 24.000 TEUs, cho thấy xu hướng đầu tư tàu container đang phát triển. Tốc độ tăng trưởng đội tàu biển Việt Nam chậm hơn so với tốc độ tăng trưởng đội tàu thế giới, đặc biệt là đội tàu container của VN, số lượng ít và trọng tải nhỏ (tàu lớn nhất 2.000 TEUs).

Về thị phần vận tải hàng hóa của đội tàu Việt Nam: Đối với vận tải nội địa, trong nhiều năm qua, đội tàu biển Việt Nam gần như đảm nhận được 100% thị phần, trừ một số tàu chuyên dùng. Đối với vận tải hàng hóa quốc tế, thị phần trong 10 thực hiện bộ luật như sau: Năm 2015 đạt 11%, năm 2016 đạt 8%, năm 2017 đạt 8%, năm 2023 đạt 7%, năm 2024 đạt 7%, trung bình 7,3% năm. Thị phần vận tải hàng hóa của đội tàu biển Việt Nam vẫn chưa được tăng lên (có xu hướng giảm), do đội tàu biển VN chưa có sự phát triển đáng kể, không theo kịp tốc độ tăng trưởng sản lượng vận tải biển (sản lượng vận tải biển tăng trung bình trên 10%/năm, trọng tải đội tàu tăng 0,91%/năm). Trong khi đội tàu quốc tế ngày càng phát triển mạnh, tốc độ tăng trưởng cao gấp nhiều lần đội tàu Việt Nam, sử dụng

tàu trọng tải lớn để tối ưu hóa hiệu quả khai thác, tham gia chuỗi vận tải toàn cầu kết nối các châu lục. Đội tàu VTB Việt Nam vẫn chủ yếu trọng tải nhỏ, vận tải quốc tế theo từng chặng nhỏ lẻ, ngày càng khó cạnh tranh với đội tàu nước ngoài.

Hiện tại, có khoảng 40 hãng tàu biển nước ngoài hoạt động vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu tại Việt Nam, đảm nhận trên 90% sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu. Trong đó có mặt của hầu hết các hãng tàu lớn nhất trên thế giới như hãng tàu MSC, Maersk, CMA-CGM, COSCO, ONE, Hapag - Lloyd ... Các hãng tàu nước ngoài vào hoạt động tại Việt Nam đều có văn phòng đại diện tại Việt Nam, thay mặt cho hãng tàu thực hiện hoạt động kinh doanh tại Việt Nam và làm đại lý theo hợp đồng. Hiện tại, có 3 liên minh lớn gồm 10 hãng tàu hàng đầu thế giới, các liên minh này chiếm 70-80% thị phần vận tải trên toàn cầu. Có thể thấy vận tải hàng hoá trên thế giới ngày càng tập trung vào các hãng tàu lớn.

Trong năm 2020 và đầu năm 2021, một số doanh nghiệp đầu tư tàu chuyên dụng vận tải khí hóa lỏng, tàu dầu thô trọng tải lớn (trên 300.000 DWT), có độ tuổi từ 15 đến 20 tuổi đề xuất treo cờ Việt Nam theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 7 của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP²⁰. Điều này giúp làm tăng quy mô đội tàu trong nước, đồng thời nhà nước cũng thu được một khoản thuế, phí từ việc nhập khẩu và đăng ký tàu biển.

- Vai trò hoạt động của đội tàu biển Việt Nam: Vận tải biển đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối hàng hoá giao thương giữa các nước trên thế giới, với hơn 80% sản lượng hàng hóa thương mại được vận chuyển bằng đường biển. Đặc biệt, Việt Nam là quốc gia có bờ biển dài, gần các tuyến đường hàng hải quan trọng của thế giới, do đó, ngành hàng hải có tác động trực tiếp đến sự phát triển kinh tế xã hội đất nước. Mặc dù có nhiều tiềm năng, tuy nhiên sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam chủ yếu do đội tàu nước ngoài đảm nhận (chiếm trên 90%), đặc biệt các tuyến biển xa như Châu Mỹ, Châu Âu. Đội tàu trong nước chủ yếu vận tải nội địa và hoạt động tuyến quốc tế ngắn trong khu vực châu Á. Đội tàu của Việt Nam hiện chưa thể cạnh tranh được đội tàu nước ngoài do cơ cấu đội tàu chưa hợp lý, trọng tải nhỏ, trong khi xu hướng thế giới phát triển tàu trọng tải lớn để tối ưu hóa chi phí vận tải, đặc biệt là đội tàu container và tàu chuyên dụng. Do đó, nhiệm vụ phát triển đội tàu Việt Nam vận tải biển quốc tế để có thể vươn ra biển xa đang trở nên cấp thiết hơn bao giờ hết với ngành hàng hải Việt Nam.

c) Về sản lượng hàng hóa:

²⁰ Nghị định số 171/2016/NĐ-CP của Chính phủ quy định về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển

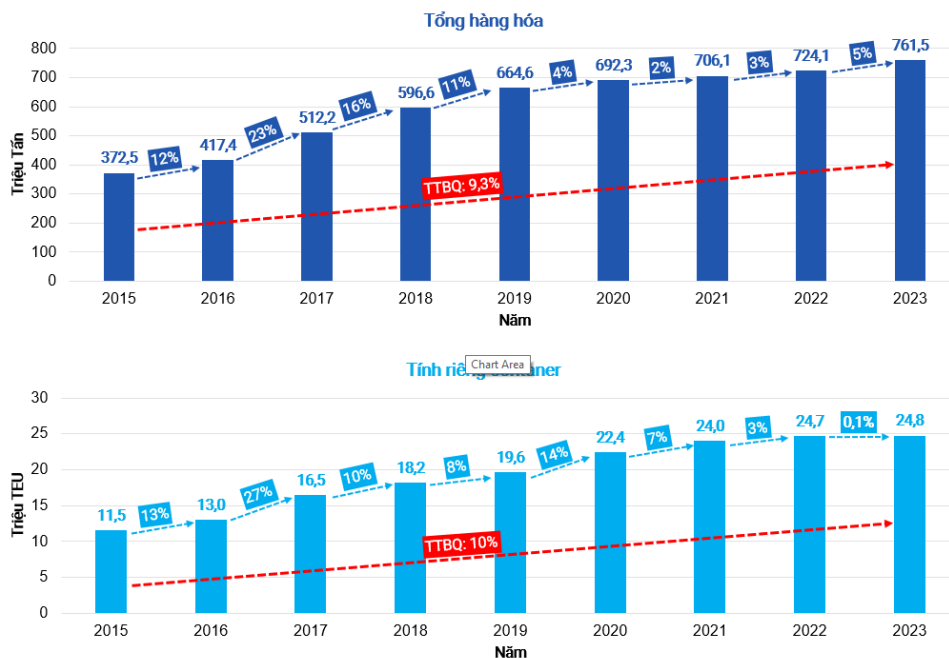
Sản lượng hàng hoá qua cảng biển liên tục tăng trưởng, cho thấy nền kinh tế dần hồi phục:

- Giai đoạn 2015-2019, tốc độ tăng trưởng bình quân đạt gần 15%/năm, trong đó năm 2015 sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển đạt 427,4 triệu tấn và năm 2019 đạt 664,6 triệu tấn.

- Giai đoạn 2019-2023, tốc độ tăng trưởng đạt bình quân đạt 3,5 %/năm, trong đó năm 2023 sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển đạt 761,5 triệu tấn, trong đó đứng đầu là nhóm cảng biển số 4 chiếm 40,2%, thứ 2 là nhóm cảng biển số 1 là 31,3%.

Từ năm 2024 đến hết năm 2025, sản lượng hàng hóa tăng trưởng trở lại, đạt tốc độ tăng trưởng cao trên 10%, cụ thể năm 2024 tăng 14%, năm 2025 tăng 12%.

Tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển giai đoạn 2015-2023



d) Về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo

Hiện nay, theo quy định Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT (các Thông tư sửa đổi, bổ sung), Bộ Xây dựng đang giao Cục HHĐTVN quản lý 34 tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo. Ngoài ra, có nhiều tuyến vận tải từ bờ ra đảo do địa phương quản lý. Việc đưa vào quản lý các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo đã có những tác động tích cực đến hiệu quả của công tác quản lý nhà nước đối với các tuyến này, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và khách du lịch trong việc đi lại. Mặt khác, việc quy định tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo đã đóng vai trò quan trọng trong bảo đảm an ninh, quốc phòng và phát triển kinh tế xã hội của vùng, nối gần thêm giữa đảo và đất liền.

d) Quản lý về vận tải lưỡng dụng (thủy phi cơ)

Theo quy định tại Bộ luật 2015 và các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thực hiện²¹, thủy phi cơ khi hoạt động trên mặt nước phải tuân thủ các quy định có liên quan về việc quản lý phương tiện vào, rời cảng biển. Thủy phi cơ khi vào, rời cảng biển phải làm thủ tục theo quy định của pháp luật về hàng hải.

Với sự phát triển của khoa học, công nghệ, trong những năm tới loại hình tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ, các loại hình tàu bay lưỡng dụng (thủy phi cơ) dự báo sẽ phát triển rất nhanh chóng và đa dạng. Bên cạnh các lợi ích mang lại, các đối tượng này cũng tiềm ẩn nhiều nguy cơ ảnh hưởng đến an ninh, trật tự an toàn xã hội, an toàn hàng không và an toàn cho khu vực cảng biển. Bên cạnh đó, hoạt động quản lý thủy phi cơ có thể sẽ có nhiều khó khăn, phức tạp vì liên quan đến nhiều đơn vị quản lý và là hoạt động mới có tại một số tỉnh, thành phố. Các hoạt động kèm theo có thể bao gồm: cấp nhiên liệu, thực phẩm phương tiện thủy phi cơ, dải cát và hạ cánh, các tender chuyển tải khách từ đất liền ra thủy phi cơ hoặc luồng thủy phi cơ ra, vào đất liền đón, trả khách... liên quan đến nhiều cơ quan tổ chức cấp phép. Do đó, phương tiện thủy phi cơ cũng cần có quy định cụ thể để phù hợp với tính chất đặc thù riêng của loại hình phương tiện này.

e) Quản lý vận tải đối với tàu lặn

Theo quy định tại Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn mới chỉ có các quy định liên quan đến việc đăng ký, đăng kiểm và định biên cho tàu lặn mà chưa có các quy định chi tiết liên quan đến việc đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho các thuyền viên làm việc trên tàu lặn; quy định việc thu phí, lệ phí đối với tàu lặn; quy định cụ thể hướng dẫn phương án cứu nạn dưới mặt nước đối với hoạt động tàu lặn; quản lý hoạt động cấp phép cho tàu lặn vào, rời khu vực hàng hải hoặc bến phao... Hiện nay, Việt Nam đã xuất hiện loại hình tàu lặn này, doanh nghiệp đã đưa về khai thác tại Nha Trang để phục vụ nhu cầu du lịch. Do chưa có một số quy định cụ thể, trên cơ sở đề xuất kiến nghị của doanh nghiệp và Bộ Xây dựng, Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý thời gian thí điểm hoạt động dịch vụ tàu lặn đến ngày 30/3/2025²². Theo báo cáo của Công ty cổ phần Vinpearl, từ ngày

²¹ Tại Bộ luật 2015 đã có 09 Điều khoản quy định về loại hình này. Đồng thời, trên cơ sở quy định của Bộ luật 2015, Chính phủ, Bộ GTVT đã ban hành các văn bản quy phạm pháp luật để quy định chi tiết đối với nội dung này (Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 và Thông tư số 22/2016/TT-BGTVT ngày 01/9/2016)

²² Bộ GTVT đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép áp dụng thí điểm hoạt động tàu lặn, thời gian áp dụng thí điểm từ tháng 02/2021 đến hết tháng 07/2024. Ngày 28/9/2024 Thủ tướng Chính phủ có văn bản số 724/TTg-CN đồng ý gia hạn thời gian thí điểm hoạt động dịch vụ tàu lặn theo kiến nghị của Bộ GTVT với thời gian thí điểm tối đa đến ngày 30/3/2025. Trong quá trình thực hiện thí điểm, yêu cầu Cảng vụ Hàng hải Nha Trang tuân thủ các quy định hiện hành về an ninh, quốc phòng và quy định pháp luật có liên quan; thường xuyên giám sát, kiểm tra hoạt động của các phương tiện và các hoạt động hỗ trợ khác để bảo đảm tuyệt đối an toàn, bảo vệ môi trường; Phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan

30/04/2022 đến ngày 12/09/2022, Công ty Vinpearl đã tổ chức triển khai thực hiện thành công 713 chuyến lặn (bao gồm: lặn thử nghiệm, đào tạo, đón khách); tổng số 2.708 lượt khách tham gia dịch vụ tàu lặn du lịch tại khu vực Hòn Một, vịnh Nha Trang. Các chuyến lặn chở khách được thực hiện an toàn, không phát sinh sự cố, bảo đảm chất lượng dịch vụ và trải nghiệm của khách hàng. Kết quả triển khai thực hiện thí điểm làm cơ sở để bổ sung các quy định tại Bộ luật 2015.

2.1.5.2. Về hợp đồng vận chuyển, hợp đồng thuê tàu

Các quy định về quyền thỏa thuận trong hợp đồng, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển, hợp đồng thuê tàu tại Bộ luật 2015 về cơ bản đã đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn, tạo cơ sở pháp lý quan trọng để thúc đẩy hoạt động vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển phát triển, bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của các bên khi thực hiện giao kết hợp đồng.

2.1.5.3. Đại lý tàu biển và môi giới hàng hải, lai dắt tàu biển

Các quy định tại Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn về đại lý tàu biển và môi giới hàng hải, lai dắt tàu biển về cơ bản đã đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn, qua đó bảo đảm thực hiện có hiệu quả các hoạt động này, góp phần quan trọng vào sự phát triển chung của ngành hàng hải.

2.1.5.4. Dịch vụ hoa tiêu hàng hải

Theo quy định tại Điều 247 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, tàu thuyền Việt Nam và tàu thuyền nước ngoài khi hoạt động trong vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc của Việt Nam phải sử dụng hoa tiêu hàng hải Việt Nam dẫn tàu và phải trả chi phí hoa tiêu hàng hải (trừ một số trường hợp không bắt buộc²³) nhằm bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường; góp phần bảo vệ chủ quyền, thực hiện quyền chủ quyền và quyền tài phán quốc gia. Hoạt động của hoa tiêu hàng hải mang tính đặc thù, là đặc quyền, đặc lợi của quốc

tại địa phương và khu vực có phương án bảo đảm an toàn, phòng tránh sự cố và sẵn sàng phương án tìm kiếm cứu nạn trong quá trình thực hiện hoạt động dịch vụ tàu lặn tại vịnh Nha Trang; phối hợp chặt chẽ với các cơ quan, tổ chức có liên quan trong quá trình hoàn thiện, trình cấp thẩm quyền ban hành văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến hoạt động dịch vụ tàu lặn.

²³ Theo quy định tại Bộ luật HHVN: Điều 247 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 về chế độ hoa tiêu hàng hải tại Việt Nam, việc sử dụng dịch vụ hoa tiêu hàng hải là bắt buộc với hầu hết các tàu thuyền, chỉ miễn đối với các tàu thuyền thuộc một số trường hợp quy định tại Khoản 3 Điều 247 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, gồm: (1) Vùng hoa tiêu hàng hải không bắt buộc; (2) Tàu thuyền Việt Nam chở hành khách, chở dầu, khí hóa lỏng, xô hóa chất dưới 1.000 GT; các loại tàu thuyền khác của Việt Nam dưới 2.000 GT; (3) Tàu thuyền nước ngoài dưới 100 GT; (4) Tàu thuyền có thuyền trưởng là công dân Việt Nam đã được cấp giấy chứng nhận chuyên môn hoa tiêu hàng hải, giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải phù hợp với loại tàu thuyền và vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc mà tàu thuyền hoạt động được phép tự dẫn tàu.

gia, gắn liền với công tác an toàn hàng hải, cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải vào các giờ trong ngày, không theo giờ hành chính.

Hiện nay, cả nước có 05 Công ty hoa tiêu với 473 hoa tiêu các hạng²⁴. Theo quy định²⁵, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hoa tiêu là doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ tối thiểu 75% vốn điều lệ, được giao vùng hoa tiêu bắt buộc và tuyến dẫn tàu. Mỗi tuyến dẫn tàu được giao cho một công ty đảm nhận cung cấp dịch vụ hoa tiêu. Các Công ty hoa tiêu đang thực hiện dẫn tàu trên 185 tuyến. Về chất lượng dịch vụ các tuyến dẫn tàu và hoạt động hoa tiêu trong thời gian qua cơ bản bảo đảm ổn định, đáp ứng được nhu cầu tàu thuyền ra vào hoạt động tại cảng được an toàn, an ninh hàng hải.

Hoa tiêu Việt Nam đã đưa được những con tàu container thế hệ mới nhất ra vào cảng biển Việt Nam an toàn, trình độ chuyên môn nghiệp vụ của hoa tiêu Việt Nam đã tạo được sự tin tưởng trong con mắt bạn bè quốc tế, góp phần bảo đảm an toàn cho các con tàu ra vào cảng biển. Năng lực của hoa tiêu Việt Nam ngày càng được khẳng định và xứng tầm với các nước trong khu vực và quốc tế.

2.1.5.5. Dịch vụ hỗ trợ vận tải biển và kết nối đa phương thức vận tải

a) Dịch vụ bốc dỡ hàng hóa tại cảng biển

Các bến cảng hiện nay đã được các doanh nghiệp đầu tư thiết bị bốc dỡ hiện đại, phù hợp với công năng của cảng, qua đó đã đáp ứng được lượng hàng hóa thông qua cảng hàng năm. Bên cạnh đó, các địa phương đã quan tâm, chủ động ban hành các chính sách nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp phát triển cảng biển để phục vụ phát triển kinh tế của địa phương. Các quy định pháp luật hiện hành ngày càng được công khai, minh bạch tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp đầu tư phát triển cảng. Bản thân các doanh nghiệp cảng tự chủ động thay đổi cách thức quản lý, nâng cao chất lượng dịch vụ, phương thức bốc dỡ hàng hóa hiệu quả... để cạnh tranh nhằm thu hút khách hàng.

b) Dịch vụ logistics tại Việt Nam

Việt Nam có lợi thế về vị trí địa lý, nằm trên đường hàng hải quan trọng của thế giới chiếm khoảng 85% vận chuyển hàng hóa Đông Tây, nối liền Trung

²⁴ Trên cả nước trước đây có 12 Công ty hoa tiêu hàng hải với 429 hoa tiêu các hạng, đội ngũ hoa tiêu Việt Nam đáp ứng được các nhu cầu dẫn dắt tàu ra vào cảng của các chủ tàu. Hiện nay, sau khi 02 Tổng công ty Bảo đảm ATHH sắp xếp lại các công ty hoa tiêu theo Đề án cơ cấu lại Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc giai đoạn đến hết năm 2025, 09 Công ty hoa tiêu được cơ cấu lại còn 02 Công ty hoa tiêu thuộc 02 Tổng công ty Bảo đảm an toàn miền Bắc và miền Nam. Như vậy, cả nước hiện còn 05 Công ty hoa tiêu với 473 hoa tiêu các hạng (trong đó có 229 hoa tiêu ngoại hạng, 70 hoa tiêu hạng nhất, 79 hoa tiêu hạng 2, 61 hoa tiêu hạng 3 và 34 hoa tiêu tập sự).

²⁵ tại Nghị định số 70/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ về điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải (và các văn bản sửa đổi, bổ sung)

Quốc lục địa với các nước ASEAN; có mạng đường bộ, đường không và đường sắt nối liền các nước trong khu vực GMS, ASEAN và châu Âu; Việt Nam đã ký kết nhiều Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới (FTA), gần đây là hai Hiệp định quan trọng là Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định châu Âu - Việt Nam (EVFTA). Đây là những điều kiện thuận lợi thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa xuất nhập khẩu qua đó tạo tiền đề cho cho ngành dịch vụ logistics phát triển.

Theo công bố của Ngân hàng Thế giới (WB), chỉ số năng lực hoạt động logistics quốc gia (LPI) của Việt Nam hiện nay đang đứng thứ ba trong các nước ASEAN (sau Singapore và Thái Lan) và thứ 2 trong GMS, sau Thái Lan. Theo báo cáo chỉ số Logistics thị trường mới nổi 2021 do nhà cung cấp dịch vụ kho vận hàng đầu thế giới Agility công bố cho thấy, Việt Nam đã tăng 3 bậc xếp hạng so với năm 2020, đứng ở vị trí thứ 8 trong top 10 quốc gia đứng đầu về logistics.

Thực tế cho thấy vận tải biển đóng vai trò mắt xích quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics, đặc biệt đối với điều kiện của Việt Nam là một quốc gia có bờ biển dài, gần các tuyến đường hàng hải quan trọng của thế giới. Lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam tăng trưởng cao và ổn định trong nhiều năm trở lại đây. Trong bối cảnh thế giới đang đối mặt với tác động tiêu cực từ đại dịch Covid-19, Việt Nam tiếp tục tăng trưởng về lượng hàng hóa thông qua cảng biển, hệ thống cảng biển đáp ứng được nhu cầu tàu thuyền ra vào cảng, thời gian tàu đợi cầu rất thấp, đáp ứng thông qua hàng hóa xuất nhập khẩu, hàng vận chuyên nội địa.

Hiện nay, một số văn bản quy phạm pháp luật chủ yếu về Logistics được quy định tại: Luật Thương mại năm 2005²⁶; Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 20/3/2017 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics; Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ và Thông tư số 12/2021/TT-BGVТ ngày 31/12/2021 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về thống kê logistics²⁷. Theo đó có 17 loại hình dịch vụ logistics và lĩnh vực hàng hải có 5/17 dịch vụ: Dịch vụ xếp dỡ container, Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải, Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa, Dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển.

²⁶ Tại các Điều 233, 234 và 235

²⁷ Quy định thống kê về Logistics, tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, trong đó Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê và thu thập dữ liệu thống kê về logistics. Bộ Kế hoạch đầu tư đã ban hành Thông tư số 12/2021/TT-BGVТ ngày 31/12/2021 quy định Hệ thống chỉ tiêu Logistics, bao gồm 8 nhóm và 63 chỉ tiêu

c) Các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển khác

Một số doanh nghiệp khai thác cảng biển đã cung cấp dịch vụ triển khai ứng dụng cảng biển điện tử (E-port) trong dịch vụ cảng biển, đây là bước ngoặt làm thay đổi cách thức giao, nhận hàng hóa truyền thống tại cảng biển, giúp cho khách hàng giảm thời gian làm thủ tục, tiết kiệm chi phí, thông quan hàng hóa nhanh chóng và an toàn. Khi chưa có ứng dụng E-port, khi làm thủ tục giao, nhận hàng hóa, khách hàng phải mang theo các giấy tờ, chứng từ, tiền mặt đến cảng để đổi sang chứng từ giao nhận của cảng, giao cho lái xe, người nhận hàng. Tiếp nhận thủ tục, lái xe, người nhận hàng lúc đó mới đến được cảng để lấy hàng. Việc này mất rất nhiều thời gian, nhân lực và có nguy cơ rủi ro như: tai nạn giao thông, mất chứng từ, giấy tờ...trong quá trình di chuyển. Khi ứng dụng E-port tại hệ thống các cảng, khách hàng có thể thực hiện thủ tục thanh toán mọi lúc, mọi nơi, mọi thời điểm, thông qua máy tính, điện thoại thông minh có kết nối Internet, có thể tự in chứng từ giao nhận hoặc ảnh chụp màn hình mang đến cảng. Cảng sử dụng hệ thống scanner barcode quét mã vạch và tiến hành giao nhận hàng hóa... E-port còn có các chức năng cung cấp lịch các tàu tại cảng, thông tin về danh sách nhập, xuất tàu, tóm tắt thông tin về container cung cấp thông tin về tình hình khai thác tại cảng, số container tồn lâu ngày...Ngoài ra, còn có thêm các tiện ích như vòng luân chuyển của một container, các thông tin về truyền nhận dữ liệu giữa cảng và hãng tàu, thông tin cập nhật về lệnh giao hàng, lệnh cấp rỗng, đơn giản hóa thủ tục, giấy tờ...

2.1.5.6. Tôn thất chung, giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải, hợp đồng bảo hiểm hàng hải

Các quy định tại Bộ luật 2015 liên quan đến tôn thất chung, giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải, hợp đồng bảo hiểm hàng hải đã tạo hành lang pháp lý đầy đủ, chặt chẽ, giúp bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động trong lĩnh vực hàng hải.

2.1.5.7. Giải quyết tranh chấp hàng hải

Hoạt động hàng hải là hoạt động có tính chất phức tạp, phát sinh nhiều quan hệ từ vận tải đường biển, người vận chuyển, người thuê vận chuyển, giữa chủ hàng và chủ tàu, người khai thác tàu, hợp đồng đại lý tàu biển, môi giới hàng hải, giao nhận hàng hoá; giữa người bảo hiểm, quan hệ về sở hữu tàu, cầm cố, bắt giữ hàng hải, bắt giữ tàu biển, cứu hộ hàng hải; quan hệ dân sự phát sinh ngoài hợp đồng; quan hệ phát sinh giữa các quốc gia liên quan đến tàu biển hoạt động trong các vùng biển (quốc gia tàu mang cờ, quốc gia có cảng, quốc gia ven biển); quan hệ phát sinh trong hoạt động quản lý hành chính hàng hải, quản lý cảng biển và luồng hàng hải; an toàn an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường;

quản lý tàu biển và thuyền viên... Vì vậy, trong hoạt động hàng hải không tránh khỏi những tranh chấp hàng hải, từ thực tế đó Bộ luật 2015 đã quy định rõ về tranh chấp hàng hải, nguyên tắc giải quyết tranh chấp. Trong quá trình thực hiện, các quy định tại Bộ luật 2015 về cơ bản đã đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn, tạo hàng lang pháp lý để bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tranh chấp hàng hải.

2.1.6 An toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường

2.1.6.1. Về kiểm tra tàu biển

Công tác kiểm tra tàu biển đã được cơ quan quản lý nhà nước giao cho các Sở quan kiểm tra tàu biển tại các Cảng vụ hàng hải thực hiện để loại bỏ những nguy cơ tiềm ẩn có thể dẫn đến tình trạng mất an toàn, an ninh cho tàu biển và thuyền viên, giúp phòng ngừa ô nhiễm môi trường giảm thiểu các sự cố, tai nạn hàng hải. Hiện nay, nước ta có 175 Sở quan kiểm tra tàu biển, trong đó có 63 Sở quan kiểm tra tàu biển Việt Nam và 112 Sở quan kiểm tra cảng biển.

Từ năm 2017 đến ngày 21/10/2024, các Sở quan kiểm tra tàu biển đã kiểm tra được 7.275 lượt phương tiện thuỷ nội địa mang cấp VR-SB, phát hiện được 33.333 khiếm khuyết các loại liên quan đến 7.218 lượt phương tiện; kiểm tra 8.588 lượt tàu biển Việt Nam chạy tuyến nội địa, phát hiện được 41.118 khiếm khuyết các loại liên quan đến 8.119 lượt tàu; kiểm tra 2.800 lượt tàu biển Việt Nam chạy tuyến quốc tế, phát hiện được 20.270 khiếm khuyết các loại liên quan đến 2.476 lượt tàu. Bên cạnh đó, các Sở quan kiểm tra nhà nước cảng biển cũng đã kiểm tra 18.528 lượt tàu biển nước ngoài đến các khu vực vùng nước cảng biển Việt Nam, trong đó 15.799 lượt tàu biển kiểm tra lần đầu, phát hiện 7.133 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 17.773 khiếm khuyết và lưu giữ 30 lượt tàu.

Từ năm 2017 đến ngày 21/10/2024, trong khu vực Thoả thuận kiểm tra nhà nước cảng biển Châu Á - Thái Bình Dương (Tokyo MOU), đã có 7.194 lượt tàu biển Việt Nam bị kiểm tra (trong đó bao gồm 5.906 lượt tàu biển kiểm tra lần đầu, 1.288 lượt tàu biển kiểm tra theo dạng follow-up), phát hiện 17.622 khiếm khuyết liên quan đến 4.909 lượt tàu, đã có 191 lượt tàu bị lưu giữ (tỷ lệ lưu giữ 3,23%) tại cảng của các thành viên thuộc Tokyo MOU. Sau rất nhiều năm ở trong Danh sách đen của Tokyo MOU thì từ năm 2014 đến nay đội tàu biển Việt Nam đã ở trong Danh sách trắng và duy trì đến nay. Điều này có vai trò rất quan trọng, tạo thuận lợi cho các chủ tàu Việt Nam, và góp phần nâng cao vị thế của hàng hải Việt Nam với các nước trên thế giới.

2.1.6.2. Phòng ngừa ô nhiễm môi trường

Việc triển khai thực hiện các quy định về bảo vệ môi trường được các cơ quan, đơn vị đặc biệt chú trọng. Trong quá trình triển khai thực hiện các dự án đầu tư xây dựng cơ bản và các công trình thi công nạo vét duy tu các tuyến luồng hàng hải, các cơ quan, đơn vị đã tuân thủ đầy đủ và nghiêm túc các quy định của pháp luật về công tác bảo vệ môi trường. Kết quả giám sát môi trường của các công trình đều được báo cáo thường xuyên đến các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành và đến thời điểm hiện tại tất cả các chỉ tiêu quan trắc về môi trường của các công trình đều đạt quy chuẩn giới hạn cho phép.

Việc quản lý các phương tiện thủy, tàu biển ra vào cảng biển, luồng hàng hải bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong vùng nước cảng biển và việc quản lý và kiểm soát chất thải phát sinh từ hoạt động tàu biển được các cơ quan, đơn vị coi trọng và đề cao. Các cảng vụ hàng hải thường xuyên kiểm tra, giám sát việc chấp hành các quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng hải tại vùng nước cảng biển, hoạt động xả chất thải từ tàu thuyền, việc thực hiện các quy định của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển (MARPOL) và các công ước quốc tế có liên quan đối với các tàu biển nước ngoài đến cảng, các tàu Việt Nam chạy tuyến quốc tế bảo đảm đúng quy định, tránh việc lưu giữ tàu, gây lãng phí về thời gian, tăng chi phí... Đối với công tác kiểm tra tàu đến cảng, các Cảng vụ hàng hải đã nghiêm chỉnh thực hiện theo các hướng dẫn của Tổ chức hàng hải quốc tế. Các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải đã cử các cán bộ, công chức tham gia các khóa đào tạo về kiểm tra nhà nước cảng biển trong đó có các nội dung liên quan đến phòng ngừa ô nhiễm môi trường từ tàu biển. Để ngăn ngừa và giảm thiểu các sự cố hàng hải có thể xảy ra, các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải đã tăng cường công tác kiểm tra điều kiện an toàn của con tàu trước khi tàu xuất bến. Kết hợp với việc kiểm tra thực tế trên tàu là việc hướng dẫn, khuyến cáo cho thuyền viên của tàu về những quy định tối thiểu về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển giúp cho thuyền viên nắm vững các quy định của Công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và quy định của pháp luật Việt Nam.

Bên cạnh đó, Bộ Xây dựng cũng phối hợp với các cơ quan chức năng có liên quan trong việc tăng cường công tác quản lý nhà nước về lĩnh vực môi trường hàng hải; tiến hành kiểm tra, giám sát việc chấp hành các quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng hải tại vùng nước cảng biển, hoạt động xả chất thải từ tàu thuyền, việc thực hiện các quy định của Công ước MARPOL và các công ước có liên quan đối với các tàu biển.

2.1.6.3. Công tác cứu hộ hàng hải

Bộ luật 2015 đã đưa ra định nghĩa rất cụ thể về cứu hộ hàng hải; nghĩa vụ của người cứu hộ, chủ tàu và thuyền trưởng; quyền hưởng tiền công cứu hộ; nguyên tắc xác định tiền công cứu hộ; tiền công đặc biệt trong cứu hộ hàng hải; nguyên tắc xác định giá trị của tàu biển hoặc tài sản cứu được; tiền thưởng cứu người trong tiền công cứu hộ; tiền thưởng công cứu hộ trong các trường hợp khác; phân chia tiền công cứu hộ hàng hải; quyền giữ tàu biển hoặc tài sản cứu được; thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng cứu hộ hàng hải; cứu hộ hàng hải đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, ụ nổi, kho chứa nổi và giàn di động. Sau khi Bộ luật 2015 được thông qua, Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã ban hành quy định về cách thức phân chia tiền công cứu hộ của thuyền bộ tàu biển Việt Nam²⁸, đến nay các quy định của pháp luật liên quan đến công tác cứu hộ hàng hải được thực hiện cơ bản hiệu quả.

2.1.6.4. Về công tác xử lý tài sản chìm đắm

Bộ luật 2015 đã đưa ra định nghĩa về tài sản chìm đắm, tài sản chìm đắm gây nguy hiểm; quy định cụ thể về nghĩa vụ trục vớt tài sản chìm đắm, nghĩa vụ tài chính của chủ tài sản chìm đắm, chủ tàu, quản lý tàu, người khai thác tàu; quy định về thời hạn thông báo và trục vớt tài sản chìm đắm; quy định về việc trục vớt tài sản chìm đắm gây nguy hiểm; quyền ưu tiên trục vớt tài sản chìm đắm đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam; việc mất quyền sở hữu đối với tài sản chìm đắm; quy định về xử lý tài sản chìm đắm ngẫu nhiên trục vớt được; quy định về xử lý tài sản trôi nổi trên biển, dạt vào bờ biển; thẩm quyền xử lý tài sản chìm đắm²⁹. Đây là khung pháp lý quan trọng để các cơ quan quản lý nhà nước áp dụng xử lý tài sản chìm đắm trong thực tế, có những tác động nhất định đến hiệu quả của công tác quản lý nhà nước đối với việc xử lý tài sản chìm đắm trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam, góp phần tích cực vào công tác bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển tại Việt Nam.

Theo quy định³⁰, thẩm quyền xử lý tài sản chìm đắm được giao cho các cơ quan, đơn vị theo loại hình của tài sản chìm đắm, cụ thể: (1) Bộ GTVT chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm gây nguy hiểm; (2) Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm là di sản văn hóa; (3) Bộ Quốc phòng chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm liên quan đến quốc phòng và tài sản chìm đắm trong khu vực quân sự; (4) Bộ Công an chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm liên quan

²⁸ Thông tư số 29/2016/TT-BGTVT ngày 20/10/2016

²⁹ đã được Chính phủ quy định chi tiết tại Nghị định số 05/2017/NĐ-CP

³⁰ Điều 284 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015

đến an ninh quốc gia; (5) UBND cấp tỉnh chủ trì tổ chức xử lý tài sản chìm đắm không thuộc các loại trên.

Đối với việc xử lý tài sản chìm đắm thuộc thẩm quyền của Bộ Xây dựng, các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ đã phê duyệt Cục HHĐTVN đã phê duyệt 01 Phương án trục vớt tài sản chìm đắm. Đối với khối Cảng vụ hàng hải, căn cứ vào những báo cáo Cục HHĐTVN nhận được có khoảng 44 vụ việc xử lý tài sản chìm đắm được tiến hành.

Đối với công tác xử lý tài sản chìm đắm là di sản văn hóa: Từ năm 1990 đến nay, vùng Việt Nam đã phát hiện hàng chục con tàu chở sứ bị đắm, trong đó có 06 con tàu đã được Bảo tàng Lịch sử Quốc gia tham góp gia chủ trì, hoàn thành việc khai quật³¹. Hiện nay, cơ quan chức năng của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch và của UBND tỉnh Quảng Ngãi đang tiến hành khai quật tàu đắm Dung Quất (Quảng Ngãi)³².

2.1.6.5. Về tai nạn hàng hải và điều tra tai nạn

- Tai nạn hàng hải: Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 đã đưa ra định nghĩa tai nạn hàng hải; nguyên tắc áp dụng pháp luật khi có xung đột pháp luật áp dụng với tai nạn hàng hải; trách nhiệm báo cáo khi xảy ra tai nạn hàng hải; nghĩa vụ của thuyền viên khi xảy ra tai nạn hàng hải; chế độ và quyền lợi của thuyền viên khi xảy ra tai nạn hàng hải; quyền tạm giữ và thời hạn tạm giữ tàu biển phục vụ tai nạn hàng hải; cơ quan tổ chức điều tra tai nạn hàng hải. Đối với tai nạn đâm va, Chương XV của Bộ luật đã đưa ra những quy định cụ thể về: nghĩa vụ của Thuyền trưởng; nguyên tắc xác định lỗi và bồi thường tổn thất trong tai nạn đâm va; các trường hợp đâm va do bất khả kháng, ngẫu nhiên, không xác định được lỗi; đâm va không trực tiếp, thời hiệu khởi kiện...

- Điều tra tai nạn hàng hải: Sau khi Bộ luật Hàng hải 2015 được thông qua, Bộ trưởng Bộ GTVT đã ban hành quy định³³ về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải, đã góp phần chuyên môn hóa công tác báo cáo, điều tra tai nạn hàng hải của Việt Nam, phù hợp với các quy định của Bộ luật điều tra tai nạn hàng hải và sự cố hàng hải của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO). Từ năm 2016 đến nay, trên toàn quốc đã xảy ra 112 vụ tai nạn hàng hải, các cảng vụ hàng hải đã tiến hành điều tra và ban hành kết luận 94 vụ việc. Nhờ thực hiện tốt các biện pháp phòng ngừa tai

³¹ gồm: Hòn Cau (Bà Rịa - Vũng Tàu), Hòn Dầm (Kiên Giang), Cù Lao Chàm (Quảng Nam), Cà Mau (Cà Mau), Bình Thuận (Bình Thuận), Bình Châu (Quảng Ngãi)

³² Năm 2018, Thủ tướng Chính phủ đã cho phép khai quật tàu đắm Dung Quất (Quảng Ngãi) bằng nguồn ngân sách nhà nước, nhằm lưu giữ toàn vẹn con tàu đắm với xác tàu và bộ sưu tập hiện vật trong tàu để trưng bày, phát huy giá trị trong nước

³³ Thông tư số 34/2015/TT-BGTVT ngày 24/7/2015 (sau này được thay thế bằng Thông tư số 01/2020/TT-BGTVT ngày 20/01/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải) nhằm cụ thể hóa nhiệm vụ được giao tại Điều 123 Bộ luật 2015

nạn mà mỗi năm số vụ tai nạn hàng hải đều giảm³⁴ trên các tiêu chí về số vụ việc, số người chết và mất tích, số người bị thương. Để đạt được kết quả nêu trên, Cục HHĐTVN đã xây dựng và triển khai nhiều giải pháp nhằm nâng cao an toàn cho tàu và thuyền viên, cụ thể: nâng cao chất lượng công tác kiểm tra tàu biển của các Sĩ quan kiểm tra tàu biển tại các Cảng vụ hàng hải; tuyên truyền về quy tắc giao thông, nội quy cảng biển và công tác tìm kiếm cứu nạn tới chủ tàu, thuyền viên và ngư dân; tổ chức các chiến dịch kiểm tra tập trung đối với tàu biển và phương tiện thủy nội địa hoạt động trong vùng nước cảng biển; tổ chức kiểm tra, đôn đốc việc thực thi trách nhiệm của các đơn vị cung ứng dịch vụ hoa tiêu hàng hải... Nguyên nhân chính của các vụ tai nạn hàng hải xảy ra trong những năm qua do các yếu tố sau:

a) Yếu tố con người:

- Thuyền viên chưa tuân thủ Quy tắc phòng ngừa đâm va trên biển (Colreg 72) cụ thể: không tiến hành các biện pháp cảnh giới phù hợp khi tàu hành trình, không sử dụng tín hiệu âm thanh, ánh sáng khi hành trình trong tầm nhìn xa hạn chế, không duy trì tốc độ an toàn, hành động phòng tránh đâm va không hợp lý.

- Ý thức chấp hành pháp luật về giao thông hàng hải của thuyền viên còn hạn chế, thuyền viên thiếu mẫn cán trong thực thi nhiệm vụ, thiếu kinh nghiệm đi biển để xử lý các tình huống khó khăn, phức tạp.

- Việc dẫn tàu của thuyền trưởng và hoa tiêu chưa phù hợp; phương án điều động tàu cập cầu chưa hợp lý; điều động tàu quay trở không phù hợp;

- Thuyền viên không tuân thủ đầy đủ các quy định tại Nội quy cảng biển.

- Công tác xếp dỡ hàng hoá xuống tàu chưa bảo đảm an toàn dẫn đến hàng hoá bị xô dịch khi tàu hành trình là nguyên nhân trực tiếp gây mất ổn định và chìm tàu.

b) Yếu tố kỹ thuật: tình trạng kỹ thuật của một số tàu biển không đạt yêu cầu do không chú trọng công tác duy tu, bảo dưỡng dẫn đến các sự cố với trang thiết bị hàng hải và hệ thống động lực máy... là một trong những nguyên nhân trực tiếp dẫn đến tai nạn, sự cố.

c) Sự gia tăng về mật độ tàu thuyền hoạt động trên biển và ra vào các cảng biển làm gia tăng nguy cơ đâm va, đặc biệt là tại các khu vực thường xuyên có

³⁴ Năm 2018: Số vụ tai nạn hàng hải 18; Số người chết, mất tích 04; Số người bị thương 00;
 Năm 2019: Số vụ tai nạn hàng hải 18; Số người chết, mất tích 14; Số người bị thương 00;
 Năm 2020: Số vụ tai nạn hàng hải 14; Số người chết, mất tích 10; Số người bị thương 00;
 Năm 2021: Số vụ tai nạn hàng hải 08; Số người chết, mất tích 09; Số người bị thương 00;
 Năm 2022: Số vụ tai nạn hàng hải 07; Số người chết, mất tích 13; Số người bị thương 00;
 Năm 2023: Số vụ tai nạn hàng hải 06; Số người chết, mất tích 02; Số người bị thương 00.

nhiều tàu cá hoạt động trên biển và các khu vực vùng nước cảng biển có hoạt động hàng hải bận rộn.

Trong giai đoạn từ 2015 đến nay, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải đã thu nhận và xử lý 4.493 vụ việc tìm kiếm cứu nạn, tổ chức cứu và hỗ trợ 9.401 người và 659 lượt tàu thuyền bị nạn trên biển góp phần vào hoạt động bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

Từ những kết quả đạt được đã nêu, Bộ luật 2015 đã thực sự đi vào cuộc sống góp phần thúc đẩy tiến trình phát triển, hội nhập của lĩnh vực hàng hải Việt Nam, ngành giao thông vận tải nói riêng và nền kinh tế quốc dân nói chung trong tình hình mới.

2.2. Kết quả thi hành Luật giao thông đường thủy nội địa

2.2.1. Chính sách phát triển giao thông đường thủy nội địa

Tại Luật Giao thông ĐTNĐ đã có 01 Điều quy định về chính sách phát triển giao thông ĐTNĐ. Trên cơ sở đó, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg ngày 05/10/2015 về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải ĐTNĐ nhằm cụ thể hoá các quy định của Luật thành các giải pháp cụ thể. Trên cơ sở nội dung Quyết định, các bộ, ngành, địa phương đã nhanh chóng tuyên truyền, tổ chức triển khai thực hiện đồng bộ các giải pháp thúc đẩy sự phát triển của hoạt động giao thông ĐTNĐ, cụ thể:

- Bộ Xây dựng đã tổ chức triển khai nội dung Quyết định đến các bộ, ban, ngành và địa phương³⁵; xây dựng các văn bản QPPL nhằm hoàn thiện cơ sở pháp lý cho công tác nạo vét duy tu luồng ĐTNĐ³⁶.

- Bộ Tài chính đã trình Chính phủ ban hành Nghị định số 140/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016 về lệ phí trước bạ, trong đó có quy định về miễn lệ phí trước bạ đối với tàu, thuyền không có động cơ trọng tải toàn phần đến 15 tấn; tàu, thuyền có động cơ tổng công suất máy chính đến 15 sức ngựa; tàu thuyền có sức chở đến 12 người; tàu thuyền chở khách tốc độ cao và tàu thuyền vận tải container; ban hành

³⁵Văn bản số 15324/BGTVT-VT ngày 17/11/2015 gửi các cơ quan, đơn vị trực thuộc Bộ và Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố; văn bản số 16774/BGTVT-VT ngày 17/12/2015 gửi các Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương về việc thực hiện Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ.

³⁶ Trình Chính phủ ban hành trình Chính phủ ban hành Nghị định số 159/2018/NĐ-CP ngày 28/11/2018 về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa, nay là Nghị định 57/2024/NĐ-CP ngày 20/5/2024 về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa

Ban hành theo thẩm quyền: Thông tư số 69/2015/TT-BGTVT ngày 9/11/2015 quy định về nạo vét luồng ĐTNĐ, vùng nước cảng bến thủy nội địa kết hợp tận thu sản phẩm không sử dụng ngân sách nhà nước, công bố danh mục dự án nạo vét luồng đường thủy nội địa kết hợp tận thu sản phẩm; Thông tư số 33/2019/TT-BGTVT ngày 06/9/2019 hướng dẫn thực hiện Nghị định 159/2018/NĐ-CP; Thông tư số 43/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 57/2024/NĐ-CP.

quy định về ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp áp dụng thuế suất 10% trong thời gian 15 năm đối với thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện dự án đầu tư mới cảng thủy nội địa; ưu đãi miễn, giảm tiền thuê đất đối với các loại đất nói chung. Trên cơ sở đó, các bộ, ngành, địa phương đã triển khai thực hiện có hiệu quả³⁷. Đồng thời, cân đối nguồn vốn ngân sách nhà nước cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải ĐTNĐ, giai đoạn 2016 - 2020 nguồn vốn được bố trí là 2.118,7 tỷ đồng, đã thực hiện đầu tư là 2.043 tỷ đồng, chuẩn bị đầu tư là 75,7 tỷ đồng.

- Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã báo cáo Chính phủ trình Quốc hội thông qua điều chỉnh quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020, Kế hoạch sử dụng đất giai đoạn 2016 - 2020 cấp quốc gia, trong đó nhu cầu sử dụng đất cho các dự án đầu tư xây dựng cảng thủy nội địa được tổng hợp trong nhóm đất phát triển hạ tầng; xây dựng Kế hoạch sử dụng đất giai đoạn 2016-2020 cho 63 tỉnh, thành phố; xây dựng trình Chính phủ ban hành Nghị định về quản lý cát sỏi lòng sông và bảo vệ lòng, bờ, bãi sông³⁸.

- Hàng năm, các cơ quan có thẩm quyền đã ưu tiên bố trí vốn sự nghiệp kinh tế cho công tác bảo trì ĐTNĐ. Đối với công tác bảo trì các tuyến ĐTNĐ quốc gia, nguồn vốn sự nghiệp kinh tế hàng năm đều được cấp tăng từ 20 - 25%³⁹; đối với công tác bảo trì các tuyến ĐTNĐ địa phương, nguồn vốn sự nghiệp kinh tế cho công tác bảo trì ĐTNĐ địa phương cũng tăng với tỷ lệ tăng bình quân từ 5% - 10%/năm tùy theo địa phương; công tác hỗ trợ đào tạo người lái phương tiện thủy nội địa được đẩy mạnh⁴⁰

³⁷ Tỉnh Tiền Giang đã hỗ trợ cho dự án cảng du thuyền gồm phần đất kết hợp với công viên bờ sông, diện tích sử dụng mặt nước 8.210m² với chiều dài bờ sông 325m để phục vụ du lịch; Sơn La hỗ trợ trong việc đầu tư cảng sông bằng xi măng trị giá 2,7 tỷ đồng để xây dựng đường lên/xuống cảng; 02 cảng công cộng phục vụ phát triển kinh tế xã hội của tỉnh được đầu tư 100% bằng nguồn ngân sách nhà nước); Quỹ đầu tư phát triển thành phố Đà Nẵng cho vay 180 tỷ đồng đối với dự án đầu tư, nâng cấp cải tạo cảng Tiên Sa; 4 địa phương thực hiện miễn lệ phí trước bạ cho 110 phương tiện thủy gồm Hải Phòng, Thanh Hóa, Quảng Bình, Vĩnh Long).

³⁸ Nghị định số 23/2020/NĐ-CP ngày 24/2/2020 của Chính phủ.

³⁹ Cụ thể: năm 2015 là 547 tỷ đồng, năm 2016 là 710 tỷ đồng, năm 2017 là 800 tỷ đồng, năm 2018 là 1.000 tỷ đồng, năm 2019 là 1.000 tỷ đồng, năm 2020 là 980 tỷ đồng; năm 2021 là 980 tỷ đồng; năm 2022 là 980 tỷ đồng, năm 2023 là 1.030 tỷ đồng.

⁴⁰ Ở trung ương đã hỗ trợ kinh phí và phối hợp với các địa phương tổ chức đào tạo, hướng dẫn, cấp chứng chỉ cho 580 người điều khiển phương tiện thủy nội địa của các xã đặc biệt khó khăn, xã biên giới thuộc 04 tỉnh Điện Biên, Lai Châu, Long An, Sóc Trăng; tại các địa phương, 15 Sở Giao thông vận tải gồm: Quảng Ninh, Ninh Bình, Điện Biên, Lào Cai, Thanh Hóa, Bình Định, Hà Tĩnh, Đà Nẵng, Bình Định, Sóc Trăng, Lâm Đồng, Đắk Lắk, Quảng Bình, Lai Châu, Đắk Nông đã chủ động phối hợp với cơ quan quản lý đường thủy, các trường, các đơn vị kinh doanh vận tải, Trung tâm dạy nghề đường thủy tổ chức đào tạo và cấp 1.165 bằng thuyền trưởng, máy trưởng; cấp 7.982 chứng chỉ chuyên môn người lái phương tiện thủy nội địa; cấp 397 chứng chỉ thợ máy phương tiện thủy nội địa hạn chế; cấp 112 chứng chỉ học tập pháp luật về giao thông đường thủy nội địa....

- Một số địa phương thực hiện hỗ trợ lãi suất vay vốn tại tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu tư đóng mới phương tiện thủy nội địa⁴¹; hỗ trợ chi phí cho hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng đường thủy nội địa⁴².

Năm 2020, để tiếp tục thúc đẩy hoạt động giao thông vận tải ĐTNĐ phát triển, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 37/CT-TTg ngày 29/9/2020 về các giải pháp thúc đẩy phát triển vận tải thủy nội địa và vận tải ven biển bằng phương tiện thủy nội địa, trong đó giao Bộ Xây dựng tham mưu xây dựng và trình Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 21/2022/QĐ-TTg về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải ĐTNĐ nhằm thay thế Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Quyết định số 21/2022/QĐ-TTg đã đưa ra một số cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải ĐTNĐ đáp ứng được tình hình thực tiễn như: được tiếp cận nguồn vốn ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài của Chính phủ để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng ĐTNĐ nhằm kết nối thuận lợi, hiệu quả đến các phương thức vận tải khác, đặc biệt là kết nối với hệ thống cảng biển; ưu tiên bố trí vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng ĐTNĐ để cải tạo, nâng cấp luồng ĐTNĐ trên các tuyến vận tải chính theo Quy hoạch kết cấu hạ tầng ĐTNĐ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương rà soát và quy hoạch các bến khách ngang sông tại các địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn, chưa có điều kiện phát triển, đầu tư các loại hình giao thông khác vào quy hoạch của địa phương; ưu tiên bố trí kinh phí chi đầu tư phát triển nguồn vốn ngân sách nhà nước để thực hiện các dự án ứng dụng công nghệ thông tin phục vụ hoạt động lĩnh vực ĐTNĐ; sử dụng kinh phí chi thường xuyên nguồn vốn ngân sách nhà nước để quản lý, vận hành, bảo trì hệ thống công nghệ thông tin phục vụ hoạt động lĩnh vực ĐTNĐ sau đầu tư, gồm: cơ sở dữ liệu, phần mềm, phần cứng,...

2.2.2. Công tác quy hoạch phát triển giao thông đường thủy nội địa

Quy hoạch phải đi trước một bước, xây dựng quy hoạch đúng sẽ phát huy tiềm năng, thế mạnh của lĩnh vực ĐTNĐ, đồng thời đưa hoạt động vận tải thủy nội địa phát triển đúng hướng. Theo đó, thực hiện Luật Giao thông ĐTNĐ, công tác lập, phê duyệt quy hoạch phát triển toàn diện hoạt động giao thông vận tải ĐTNĐ đã được triển khai thực hiện. Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã ban hành nhiều văn bản, quyết định liên quan đến công tác quy hoạch⁴³.

⁴¹ Như Hải Phòng, Thanh Hóa, Đà Nẵng, Bình Định và Bà Rịa-Vũng Tàu, Tiền Giang;...

⁴² Như Hà Tĩnh, Bình Định, An Giang và thành phố Hồ Chí Minh

⁴³ Quyết định số 323/QĐ-BGTVT ngày 27/12/2006 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Bắc đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020; Quyết định số 2939/QĐ-BGTVT ngày 27/12/2006 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020; Quyết định số 639/QĐ-BGTVT ngày 14/3/2006 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch phát triển đội tàu vận tải thủy nội

Trên cơ sở các quy hoạch đã được phê duyệt, cùng với nhu cầu quản lý ngành, căn cứ vào các Quy hoạch tổng thể phát triển ngành, đến nay đã có 36/63 tỉnh, thành phố xây dựng quy hoạch phát triển giao thông ĐTNĐ của địa phương và đã được Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phê duyệt⁴⁴; có 32/63 địa phương đã có quy hoạch chi tiết bến thủy nội địa⁴⁵; 63/63 địa phương không có quy hoạch chi tiết khu neo đậu.

Căn cứ Luật Quy hoạch năm 2017, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng ĐTNĐ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Đồng thời, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 1269/QĐ-TTg ngày 19/10/2022 ban hành Kế hoạch, chính sách, giải pháp thực hiện Quy hoạch kết cấu hạ tầng ĐTNĐ thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Trên cơ sở Quy hoạch ngành quốc gia được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, Bộ Xây dựng và các bộ, ngành, địa phương đã và đang tích cực triển khai thực hiện. Bộ Xây dựng đã tổ chức Hội nghị về giới thiệu nội dung Quy hoạch kết cấu hạ tầng ĐTNĐ thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đến các Sở GTVT đồng bằng sông Hồng, các nhà đầu tư, các chủ cảng, hiệp hội vận tải thủy nội địa để kêu gọi đầu tư cảng, bến thủy nội địa.

Cùng với Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030⁴⁶, đến nay, nhiều hạn chế, yếu kém của hệ thống kết cấu hạ tầng giao

địa đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020; Văn bản số 339/TTg-CN ngày 19/02/2007 của Thủ tướng Chính phủ về việc thông qua Đề án tổng thể toàn diện phát triển giao thông đường thủy nội địa khu vực đồng bằng sông Cửu Long; Quyết định số 13/2008/QĐ-BGTVT ngày 06/8/2008 của Bộ GTVT phê duyệt Điều chỉnh, bổ sung quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa đến năm 2020; Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/2/2013 của Bộ GTVT phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 4360/QĐ-BGTVT ngày 10/12/2015 của Bộ GTVT phê duyệt Điều chỉnh, bổ sung một số nội dung chi tiết thuộc quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (phần quy hoạch các tuyến vận tải thủy chính và rà soát tỉnh không cầu); Quyết định số 1108/QĐ-BGTVT ngày 26/4/2013 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 1112/QĐ-BGTVT ngày 26/4/2013 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Bắc đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 4921/QĐ-BGTVT ngày 24/12/2013 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải sông pha biển đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 4146/QĐ-BGTVT ngày 19/11/2015 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch đội tàu vận tải thủy nội địa giai đoạn 2015 -2020, định hướng đến năm 2030.

⁴⁴ Bao gồm: Lào Cai, Lai Châu, Điện Biên, Vĩnh Phúc, Hải Dương, Nam Định, Quảng Ninh, Thái Bình, Thanh Hóa, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Thừa Thiên - Huế, Kon Tum, Khánh Hòa, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh, Bạc Liêu, Sóc Trăng, Cà Mau, An Giang, Đồng Tháp, Cần Thơ, Tây Ninh, Kiên Giang, Quảng Trị, Cần Thơ, Đà Nẵng, Bắc Kạn, Yên Bái, Ninh Bình, Quảng Nam, Hậu Giang, Hưng Yên, Vĩnh Long, Bến Tre, Phú Yên.

⁴⁵ Gồm: Thành phố Hồ Chí Minh, Thanh Hóa, Nam Định, Hải Dương, Hòa Bình, Lào Cai, Quảng Ninh, Thái Bình, Bạc Liêu, Sóc Trăng, Hà Tĩnh, Khánh Hòa, Cà Mau, Bà Rịa - Vũng Tàu, Cần Thơ, Đồng Nai, Bến Tre, Kon Tum, Thừa Thiên - Huế, Vĩnh Long, Bình Dương, Hưng Yên, Hậu Giang, Quảng Nam, Ninh Bình, Lai Châu, Yên Bái, Đà Nẵng, Điện Biên, Hải Phòng, Kiên Giang, Phú Thọ.

⁴⁶ Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ

thông nói chung và ĐTNĐ nói riêng đã được tập trung giải quyết và đạt được một số kết quả bước đầu, góp phần quan trọng trong việc thúc đẩy, cơ cấu lại nền kinh tế, môi trường đầu tư kinh doanh; tiềm lực, quy mô và sức cạnh tranh của nền kinh tế được nâng lên; hỗ trợ công tác bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn, cải thiện an sinh xã hội, bảo vệ môi trường.

2.2.3. Về công tác khoa học công nghệ, chuyển đổi số

Cùng với xu thế ngày càng phát triển của xã hội về ứng dụng khoa học công nghệ, nhất là trong công tác quản lý nhà nước, thời gian qua công tác khoa học công nghệ trong lĩnh vực giao thông ĐTNĐ đã được tăng cường, đẩy mạnh ứng dụng khoa học kỹ thuật, công nghệ, vật liệu mới và công nghệ thông tin trong lĩnh vực bảo trì (phao tiêu báo hiệu, công tác đọc mực nước, đếm phương tiện, giám sát hành trình tàu công tác, điều tiết đảm bảo giao thông,...); nhiều tiêu chuẩn, quy chuẩn trong lĩnh vực ĐTNĐ đã ra đời⁴⁷; nhiều đề án về khoa học công nghệ đã được xây dựng và triển khai⁴⁸; việc rà soát hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn của ngành ĐTNĐ, xây dựng kế hoạch soát xét, chuyển đổi, cập nhật bổ sung đến năm 2025 được thực hiện. Cụ thể một số điển hình sau:

- Trên các tuyến ĐTNĐ trung ương, hầu hết đèn báo hiệu được sử dụng năng lượng mặt trời và đèn led, thay thế các thiết bị điện công nghệ cũ bằng các thiết bị công nghệ mới nhằm sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả.

- Ứng dụng công nghệ tiên tiến trong việc giám sát hành trình phương tiện đường thủy, lắp đặt thiết bị nhận dạng tự động (AIS) trên phương tiện đường thủy; hệ thống phao báo hiệu gắn hệ thống định vị toàn cầu (GPS). Từ năm 2019 đến nay, tất cả các phương tiện thực hiện công tác thi công nạo vét các công trình nạo vét đảm bảo an toàn giao thông do Cục HHĐTVN làm chủ đầu tư đều thực hiện lắp đặt thiết bị nhận dạng AIS; trên toàn tuyến ĐTNĐ do trung ương quản lý có 55 trạm thu AIS; đưa vào sử dụng 63 trạm đo mực nước tự động. Hệ thống phao báo hiệu gắn định vị toàn cầu (GPS) có 2.557 đèn năng lượng mặt trời có gắn thiết bị GPS.

Bên cạnh đó, Bộ Xây dựng đã triển khai xây dựng và cài đặt phần mềm quản lý, đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa (phần mềm thi trực tuyến) và hỗ trợ các đơn vị trong việc sử dụng phần mềm, xử lý máy chủ khi có vấn đề phát sinh. Đồng thời, xây dựng chương trình quản lý đăng kiểm phương tiện thủy nội địa để tăng cường quản lý nhà nước, các thông tin về phương tiện được đưa vào dữ liệu, liên thông tới các đơn vị đăng kiểm và ngược lại, giúp cho việc tra

⁴⁷ Xem Phụ lục 5.

⁴⁸ Đề án “Lắp đặt thiết bị tự động nhận dạng AIS và VHF trên phương tiện thủy nội địa”; đề tài Nghiên cứu giải pháp phát triển hệ thống các trung tâm logistics tại Thành phố Cần Thơ và vùng phụ cận”

cứu, báo cáo thông tin kỹ thuật của phương tiện cũng như lấy dữ liệu từ đăng kiểm được tiến hành nhanh chóng, tạo thuận lợi cho việc thực hiện các thủ tục hành chính trong lĩnh vực đăng kiểm phương tiện thủy nội địa.

Ngoài ra, ngày 12/11/2022 Bộ Xây dựng đã có quyết định số 1959/QĐ-BGTVT phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án “*Xây dựng hệ thống thông tin quản lý tích hợp phục vụ chuyển đổi số Cục Đường thủy nội địa Việt Nam*” với nhiệm vụ đầu tư: (i) Xây dựng Hệ thống thông tin người điều khiển phương tiện thủy nội địa (bao gồm Cơ sở dữ liệu nền tảng và các phần mềm nghiệp vụ); (ii) Xây dựng Hệ thống thông tin phương tiện thủy nội địa (bao gồm Cơ sở dữ liệu nền tảng và các phần mềm nghiệp vụ). (iii) Xây dựng các phần mềm nghiệp vụ để cập nhật dữ liệu tự động cho Hệ thống quản lý kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa (đây là hệ thống đã được A4T xây dựng hoàn chỉnh hệ thống cơ sở dữ liệu nền tảng) nhằm kiểm soát chặt chẽ, phòng, chống, xử lý nghiêm các hành vi tham nhũng, tiêu cực trong hoạt động đào tạo, sát hạch thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa. Đẩy mạnh cải cách hành chính, xây dựng cơ sở dữ liệu trong công tác đào tạo, sát hạch, quản lý Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn ĐTNĐ.

2.2.4. Công tác hợp tác quốc tế

Trong những năm gần đây, hợp tác quốc tế trong lĩnh vực giao thông ĐTNĐ đã có những khởi sắc. Việt Nam đã có quan hệ hợp tác với các nước như Hà Lan, Vương Quốc Bỉ, Campuchia, Lào, Trung Quốc, Ủy hội sông Mêkong về đào tạo nguồn nhân lực hỗ trợ phương tiện, thiết bị và hợp tác trong lĩnh vực vận tải thủy nội địa⁴⁹ như: triển khai Bản Thỏa thuận hợp tác trong lĩnh vực hàng hải, cảng và vận tải thủy giữa Nhóm vận tải thủy Việt Nam và Vương quốc Hà Lan; ký kết Phụ lục bổ sung, sửa đổi Hiệp định vận tải thủy Việt Nam -Campuchia; hỗ trợ cho phía Lào xây dựng khung pháp lý, chính sách về giao thông thủy; triển khai thực hiện Hiệp định về tàu thuyền đi lại tại Khu vực tàu thuyền đi lại tự do ở cửa sông Bắc Luân Việt Nam - Trung Quốc và phối hợp với các quốc gia thành viên Ủy hội sông Mê Công quốc tế xây dựng và phê chuẩn bản Quy hoạch tổng thể giao thông

⁴⁹ Các điều ước quốc tế và thỏa thuận quốc tế các cấp gồm: Hiệp định tàu thuyền đi lại tại khu vực đi lại tự do ở Cửa sông Bắc Luân, Việt Nam-Trung Quốc (Hiệp định Bắc Luân); 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; Thỏa thuận về hợp tác toàn diện trong lĩnh vực giao thông vận tải đường thủy giữa Bộ GTVT Việt Nam và Bộ Công chính và Vận tải Lào; Thỏa thuận giữa Nhóm các cơ quan quản lý, đối tác vận tải thủy Việt Nam và các Đối tác Chương trình kinh doanh quốc tế vận tải thủy Hà Lan - Việt Nam của Hà Lan về hợp tác trong lĩnh vực đường thủy nội địa, hàng hải và phát triển cảng biển (đã hết hiệu lực từ đầu năm 2024); Hiệp định hợp tác hữu nghị hợp tác song phương giữa Bộ GTVT Việt Nam và Bộ Giao thông công chính vùng Flanders, Vương quốc Bỉ giai đoạn 2024 - 2028; Hợp tác trong ASEAN, Hợp tác với Ủy hội sông Mê Công, Hợp tác với Ngân hàng thế giới, Hiệp hội Cơ sở hạ tầng giao thông đường thủy thế giới, Hợp tác Mê Công - Lan Thương.

thủy lưu vực sông Mê Công tại Phiên họp lần thứ 27 Hội đồng Ủy hội (cấp Bộ trưởng) vào ngày 26/11/2020.

Các hoạt động hợp tác đa phương cũng được đẩy mạnh. Trong khuôn khổ hợp tác đa phương của Hiệp hội quốc tế các tổ chức giám sát kỹ thuật và đăng kiểm tàu thủy (TSCI), Việt Nam đã nhận được sự hỗ trợ rất tích cực của các tổ chức này trong thực hiện nghiên cứu khoa học và xây dựng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện thủy nội địa đảm bảo tính hiện đại theo thông lệ quốc tế và phù hợp với điều kiện thực tế của hoạt động đóng tàu, vận tải ĐTNĐ tại Việt Nam, xây dựng quy chuẩn chung tiên tiến về thiết kế, chế tạo và đăng kiểm phương tiện thủy nội địa của hiệp hội, đảm bảo các thành viên hiệp hội khi xây dựng quy chuẩn riêng của mình phải đưa ra các quy định không thấp hơn quy chuẩn chung của hiệp hội, đáp ứng sự tương đồng trong hệ thống quy chuẩn kỹ thuật của các thành viên. Có thể kể đến một số kết quả nổi bật như:

- Ban hành các văn bản QPPL để hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải thủy⁵⁰. Theo đó, hoạt động vận tải thủy đã đạt những kết quả vượt trội: (i) Sản lượng đạt khoảng 400.000 TEUS/năm và khoảng 1.000.000 tấn/năm đối với hàng lỏng, rời; từ khi Hiệp định có hiệu lực đến nay, sản lượng vận tải đạt mức tăng trưởng bình quân khoảng 15%/năm; (ii) có khoảng 300 phương tiện hoạt động vận tải trên tuyến, trong đó phương tiện chở hàng khô chiếm 50%.

- Phối hợp với Cục Vận tải thủy Lào để xây dựng, triển khai các chương trình hợp tác cụ thể nhằm hỗ trợ phát triển vận tải đường thủy tại Lào bao gồm trao đổi chuyên môn, kiến thức, đào tạo nhân lực, hỗ trợ hoàn thiện hệ thống pháp lý chính sách, tiêu chuẩn, quy chuẩn, đăng ký, đăng kiểm phương tiện, quản lý khai thác cảng bến, logistics và các nội dung khác;

- Cử cán bộ, công chức sang Bỉ tham dự các khóa đào tạo ngắn hạn về quản lý cảng và logistics tại Trung tâm đào tạo Cảng APEC-Antwerp/Flanders;

- Nhận được các Dự án sử dụng vốn ODA không hoàn lại của nước ngoài, các dự án nghiên cứu liên quan: (i) Dự án Hỗ trợ kỹ thuật “Hệ thống thông tin quản lý tích hợp hỗ trợ cải thiện giao thông thủy nội địa (IW-MIS)”, Chương trình Aus4Transport (ngày 17/5/2024, Cục HHĐTVN đã tổ chức Hội nghị công bố kết

⁵⁰ Thông tư số 08/2012/TT-BGTVT ngày 23/3/2012 của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải thủy; Thông tư số 03/2013/TT-BGTVT ngày 29/3/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 08/2012/TT-BGTVT; Thông tư số 13/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư hướng dẫn thực hiện một số điều của hiệp định giữa Chính phủ Việt Nam và Campuchia về vận tải đường thủy

quả dự án “Hệ thống thông tin quản lý tích hợp hỗ trợ cải thiện giao thông thủy nội địa” (IW-MIS)); (ii) Dự án “Hài hòa hóa tiêu chuẩn và quy định giữa các nước Mê Công - Lan Thương”; (iii) Dự án Nghiên cứu Khả thi cho Dự án Phát triển các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam do Tư vấn SWLC - Egis thực hiện hoàn thành tháng 9/2017 nghiên cứu về BOT, PPP ĐTNĐ; (iv) Kết quả Nghiên cứu khả thi nâng cấp dịch vụ vận tải đường thủy nội địa/dịch vụ Logistics thải carbon thấp ở miền bắc Việt Nam; (v) Kết quả nghiên cứu Đề án “Nâng cao năng lực vận tải container trên tuyến đường thủy nội địa Bắc Ninh - Hải Phòng”;...

2.2.5. Bảo vệ môi trường trong hoạt động giao thông đường thủy nội địa

Hiện nay, quy định về công tác bảo vệ môi trường trong hoạt động giao thông ĐTNĐ đang được lồng ghép trong các quy định chung về quản lý kết cấu hạ tầng, phương tiện như quy định về bảo vệ môi trường và ứng phó biến đổi khí hậu trong phát triển, quản lý kết cấu hạ tầng ĐTNĐ⁵¹ hay yêu cầu về bảo vệ môi trường đối với phương tiện thủy nội địa⁵². Trên cơ sở đó, công tác chỉ đạo, đôn đốc, hướng dẫn các địa phương, đơn vị trực thuộc về tăng cường công tác phòng ngừa, ứng phó sự cố tràn dầu, tăng cường công tác bảo vệ môi trường đối với các cảng, bến và phương tiện thủy, hoạt động nạo vét đảm bảo an toàn giao thông đường thủy được thực hiện thường xuyên, liên tục.

Từ năm 2008 đến nay, các cơ quan quản lý nhà nước về ĐTNĐ đã tổ chức nhiều lớp tập huấn, phổ biến, tuyên truyền, hướng dẫn về công tác bảo vệ môi trường, ứng phó sự cố tràn dầu, biến đổi khí hậu tăng trưởng xanh cho các đối tượng là cán bộ, công chức, viên chức, chủ doanh nghiệp cảng, bến, phương tiện thủy nội địa được tổ chức. Bên cạnh đó, công tác kiểm tra, hướng dẫn về công tác bảo vệ môi trường, phòng ngừa ứng phó sự cố môi trường, sự cố hóa chất đối với hoạt động của cảng, bến, phương tiện thủy nội địa được thực hiện định kỳ hàng năm.

Nhiều đề tài, dự án về bảo vệ môi trường trong hoạt động giao thông ĐTNĐ đã được xây dựng như: hướng dẫn bảo vệ môi trường trong hoạt động nạo vét; bảo vệ môi trường trong hoạt động của phương tiện; hướng dẫn công tác thu gom, bảo vệ môi trường của cảng, bến thủy nội địa; hướng dẫn, xây dựng quy trình về công tác phòng chống, ứng phó sự cố cho hoạt động của cảng thủy nội địa,... Tổ chức thực hiện các chương trình, kế hoạch thực hiện về tăng cường công tác bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu, chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon, khí mê-tan, giảm phát sinh chất thải nhựa; tổ chức các hoạt động hưởng

⁵¹ khoản 3 Điều 4, khoản 3 Điều 13 của Luật Giao thông ĐTNĐ

⁵² điểm b khoản 1 Điều 24; Điều 28; khoản 2, 3 Điều 72 Luật Giao thông ĐTNĐ

ứng Ngày Môi trường thế giới 05/6, ngày Đại dương thế giới, tháng hành động về môi trường; tổ chức lễ ra quân để hưởng ứng ngày lễ về môi trường.

Bên cạnh đó, Bộ Xây dựng đã thực hiện đầy đủ các quy định về bảo vệ môi trường đối với công trình duy tu, đảm bảo an toàn giao thông, đảm bảo 100% các công trình thực hiện đầy đủ quy định về đánh giá tác động môi trường/kế hoạch bảo vệ môi trường, giám sát môi trường, đảm bảo thực hiện đúng quy định về bảo vệ môi trường⁵³.

2.2.6. Kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa

2.2.6.1. Đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa

Từ khi Luật Giao thông ĐTNĐ được ban hành, nguồn vốn đầu tư cho lĩnh vực ĐTNĐ ngày càng được các cấp, các ngành quan tâm. Theo thống kê, trong giai đoạn 2011-2020, tổng vốn đầu tư cho toàn ngành GTVT là 980.183 tỷ đồng, trong đó, số vốn đầu tư lĩnh vực giao thông vận tải ĐTNĐ là 73.157 tỷ đồng (chỉ đạt 7,5% so với tổng vốn đầu tư toàn ngành). Nếu tính riêng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước thì tổng vốn đầu tư cho toàn ngành GTVT giai đoạn 2011-2020 là 474.345 tỷ đồng, trong đó, nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước cho lĩnh vực giao thông ĐTNĐ là 13.157 tỷ đồng, chỉ đạt 2,8% so với tổng vốn đầu tư cho toàn ngành. Với mức đầu tư như vậy, tỷ lệ vốn đầu tư cho lĩnh vực giao thông ĐTNĐ chỉ đạt khoảng 68% so với nhu cầu vốn trên thực tế.

Số vốn đầu tư nói trên chủ yếu được sử dụng cho việc xây dựng, phát triển luồng, tuyến ĐTNĐ⁵⁴. Tính đến nay, tổng chiều dài các tuyến ĐTNĐ được cải tạo, nâng cấp gồm có: miền Bắc 7/17 tuyến với chiều dài 950km; miền Trung 1/10 tuyến 64km; miền Nam 9/18 tuyến với chiều dài 2.304km.

⁵³ Nghị định số 06/2022/NĐ-CP ngày 07/01/2022 của Chính phủ về giảm nhẹ phát thải khí nhà kính và bảo vệ tầng ô-dôn đưa ra mục tiêu giảm nhẹ phát thải khí nhà kính tối thiểu giai đoạn đến năm 2030 đạt tối thiểu 37,5 triệu tấn CO₂; Quyết định 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon, mê-tan ngành GTVT; Quyết định 888/QĐ-TTg ngày 25/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đề án triển khai COP26 đến 2030 khuyến khích sử dụng, điện, năng lượng xanh; Quyết định 896/QĐ-TTg ngày 26/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt “Chiến lược quốc gia về biến đổi khí hậu giai đoạn đến năm 2050” đưa ra mục tiêu: (i) đến năm 2030 các công trình hạ tầng trọng yếu thích ứng với biến đổi khí hậu được hoàn thành với các tiêu chuẩn an toàn trước thiên tai, (ii) đến 2030, bảo đảm tổng lượng phát thải khí nhà kính quốc gia giảm 43,5% so với BAU, (iii) Đến 2050, bảo đảm tổng lượng phát thải khí nhà kính quốc gia đạt mức phát thải ròng bằng 0; Quyết định 942/QĐ-TTg ngày 05/8/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Kế hoạch hành động giảm phát thải khí mê-tan đến năm 2030 đưa ra mục tiêu đến 2025 tổng lượng phát thải khí mê-tan giảm 13,34% so với 2020, đến 2030 giảm 30%; Quyết định số 1658/QĐ-TTg ngày 01/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2050.

⁵⁴ Như công trình nâng cấp kênh chợ Gạo với tổng vốn đầu tư cho 02 giai đoạn là 2.080 tỷ đồng, công trình nâng cấp tuyến vận tải thủy Việt Trì - Tuyên Quang là 242 tỷ đồng....

Đối với hạ tầng cảng, bến thủy nội địa, nguồn vốn đầu tư chủ yếu được huy động từ nguồn xã hội hoá do cá nhân, tổ chức tự đầu tư, xây dựng và quản lý khai thác. Tính trên cơ sở số lượng cảng, bến thủy nội địa trong phạm vi cả nước hiện nay, mức vốn đầu tư xã hội hoá cho hệ thống cảng, bến thủy nội địa ước tính đạt hơn 30.000 tỷ đồng. Chỉ có một số rất ít cảng, bến được đầu tư có nguồn gốc vốn từ ngân sách nhà nước, đến nay các cảng, bến này hầu hết đã cổ phần hóa và thoái vốn nhà nước tại doanh nghiệp⁵⁵.

Có thể thấy, số vốn đầu tư cho lĩnh vực giao thông ĐTNĐ còn rất khiêm tốn so với nhu cầu. Do đó, để có thể phát triển hơn nữa kết cấu hạ tầng ĐTNĐ, phát huy được những tiềm năng sẵn có và thúc đẩy vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nhằm giảm tải áp lực cho vận tải đường bộ, cần ưu tiên, bố trí về nguồn vốn đầu tư cho việc phát triển kết cấu hạ tầng ĐTNĐ.

2.2.6.2. Quản lý, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa

a) Quản lý hạ tầng luồng, tuyến, báo hiệu

* Đối với ĐTNĐ quốc gia:

- Hiện nay, trên cả nước có 7.183 km ĐTNĐ quốc gia⁵⁶. Tính theo cấp kỹ thuật, mạng lưới ĐTNĐ được chia thành 06 cấp, trong đó có 451 km ĐTNĐ cấp đặc biệt, 717 km ĐTNĐ cấp I, 882 km ĐTNĐ cấp II, 3.769km ĐTNĐ cấp III, 1.156 km ĐTNĐ cấp IV và 208 km ĐTNĐ cấp V⁵⁷. Đồng thời, theo Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng ĐTNĐ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 thì có tổng số 55 tuyến chính⁵⁸; 09 tuyến hành lang vận tải, trong đó tuyến hành lang vận tải thủy ven biển Quảng Ninh đến Kiên Giang⁵⁹ là tuyến hành lang vận tải mới được bổ sung.

- Đối với hệ thống âu tàu, hiện cả nước có 02 âu tàu gồm: âu Rạch Chanh và Âu Đáy - Ninh Cơ (Âu Nghĩa Hưng).

- Đối với hệ thống kè giao thông: Hệ thống kè chỉnh trị góp phần chỉnh trị ổn định luồng chạy tàu, bảo vệ bờ. Hiện nay trên các hệ thống sông do ảnh hưởng của dòng chảy lũ đã thiết lập 229 kè chỉnh trị, óp bờ, chủ yếu tập ở khu vực miền Bắc (sông Lô, sông Đà, sông Hồng, sông Luộc, sông Đuống, sông Kinh Thầy, sông Mạo Khê,...).

⁵⁵ Như các cảng thuộc Tổng công ty đường sông miền Bắc, miền Nam, cảng Phú Định,...

⁵⁶ Miền Bắc có 3.049 km, miền Nam có 2.972 km và miền Trung có 1.168 km

⁵⁷ Danh mục các tuyến đường thủy nội địa quốc gia chi tiết theo Phụ lục 6.

⁵⁸ Trong đó miền Bắc có 18 tuyến, miền Trung có 11 tuyến và miền Nam có 26 tuyến

⁵⁹ Quảng Ninh - Quảng Bình; Quảng Bình - Bình Thuận và Bình Thuận - Kiên Giang

- Hệ thống báo hiệu ĐTNĐ: Trên tổng số 7.183 km tuyến ĐTNĐ quốc gia có tổng số 26.752 báo hiệu⁶⁰; tổng đèn báo hiệu ban đêm là 11.761⁶¹. Ngoài ra, còn có hệ thống các công trình phụ trợ khác theo quy định của pháp luật chuyên ngành giao thông ĐTNĐ gồm: 58 phao neo, 153 trụ neo, 55 trạm AIS; 117 nhà trạm và 119 trạm thủy chí.

Công tác quản lý, bảo trì ĐTNĐ được quy định tại Điều 22 của Luật Giao thông ĐTNĐ bao gồm các nội dung: khảo sát, theo dõi, thông báo tình trạng thực tế của luồng; tổ chức giao thông; thanh tra, kiểm tra việc bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng ĐTNĐ; sửa chữa, bảo trì định kỳ hoặc đột xuất luồng, báo hiệu, thiết bị, công trình phục vụ trên tuyến giao thông ĐTNĐ, phương tiện dùng để quản lý, bảo trì ĐTNĐ; thanh thải vật chướng ngại; phòng, chống và khắc phục hậu quả thiên tai. Qua nhiều năm triển khai thực hiện, công tác tổ chức quản lý, bảo trì ĐTNĐ đã đạt được nhiều kết quả đáng kể. Hàng năm, nguồn vốn sự nghiệp kinh tế bố trí cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng ĐTNĐ quốc gia cũng đã được tăng theo các năm, cụ thể:

(đơn vị tính: tỷ đồng)

| Năm | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Nguồn vốn sự nghiệp kinh tế (NSNN) | 495 | 547 | 710 | 800 | 1000 | 1000 | 980 | 980 | 980 | 1030 | 1082 |

Sau khi Luật Giao thông ĐTNĐ được ban hành, các cơ quan quản lý ĐTNĐ đã phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương tổ chức quản lý luồng, tuyến ĐTNĐ bảo đảm an toàn, thông suốt. Các tuyến ĐTNĐ thường xuyên được tổ chức nạo vét bằng nhiều hình thức: nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm, nạo vét bảo đảm an toàn giao thông để bảo đảm chuẩn tắc theo hiện trạng cấp kỹ thuật của luồng chạy tàu. Nhiều tuyến luồng cho phép tổ chức chạy tàu 24/24 liên tục, tạo điều kiện cho các chủ phương tiện bố trí lịch trình, rút ngắn thời gian chạy tàu. Công tác khảo sát, kiểm tra luồng tuyến được duy trì thường xuyên theo định ngạch đã được quy định nhằm nắm bắt tình hình diễn biến luồng lạch; kịp thời phát hiện những thay đổi bất thường để có biện pháp thích ứng, bảo đảm an toàn cho phương tiện và các công trình; hệ thống báo hiệu ĐTNĐ luôn được các đơn vị quản lý

⁶⁰ Trong đó báo hiệu bờ là 15.693, báo hiệu trên cầu là 6.715 và phao là 4.344

⁶¹ Trong đó đèn trên bờ là 4.787, đèn trên cầu là 3.149 và đèn phao là 3.825; trong 3.825 đèn trên phao có 2.557 đèn có gắn thiết bị định vị GPS, miền Bắc 789 là đèn, miền Trung là 300 đèn và miền Nam là 1.468 đèn

ĐTND duy trì bảo đảm chuẩn tắc kỹ thuật, tạo điều kiện cho phương tiện vận tải hoạt động được thông suốt, an toàn.

Tuy nhiên, trong những năm gần đây, do ảnh hưởng của biến đổi khí hậu toàn cầu, tình hình thời tiết, thủy văn có nhiều diễn biến phức tạp, thất thường, không theo quy luật gây ra tác động xấu đến hoạt động giao thông vận tải ĐTND, nhất là công tác quản lý luồng, tuyến.

*** Đối với ĐTND địa phương**

Hiện nay, theo số liệu tổng hợp từ các địa phương, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý 19.554km ĐTND địa phương⁶², trong đó có 18.252km đã được phân cấp kỹ thuật ĐTND (miền Bắc là 1.454km, miền Trung là 1.890km và miền Nam là 14.908km)⁶³, cụ thể: 302km ĐTND cấp I, 187km ĐTND cấp II, 561km ĐTND cấp III, 2.872km ĐTND cấp IV, 4.987km ĐTND cấp V, 9.343km ĐTND cấp VI và 1.304km ĐTND được công bố nhưng chưa áp cấp kỹ thuật ĐTND hoặc được quy hoạch nhưng chưa được công bố đưa vào quản lý khai thác (miền Bắc là 634km, miền Trung là 105 km, miền Nam là 565km)⁶⁴.

Mặc dù chiếm số lượng lớn trong tổng số kilomet ĐTND cả nước, song công tác quản lý kết cấu hạ tầng ĐTND tại các địa phương vẫn gặp nhiều khó khăn, vướng mắc như: nguồn nhân lực thực hiện công tác quản lý, bảo trì luồng ĐTND tại các địa phương rất mỏng, chất lượng nguồn nhân lực hạn chế, đặc biệt thiếu nhân lực có kinh nghiệm, đúng chuyên ngành quản lý, dẫn đến khó khăn trong việc tổ chức quản lý bảo trì ĐTND; ĐTND địa phương chủ yếu có cấp kỹ thuật thấp, chủ yếu phục vụ công tác quản lý hoạt động vận tải trong khu vực của địa phương, do đó hạ tầng báo hiệu ĐTND đầu tư rất hạn chế; nguồn ngân sách của địa phương còn hạn hẹp, cùng với đó một số địa phương chưa thực sự quan tâm đến giao thông ĐTND, dẫn đến kinh phí đầu tư kết cấu hạ tầng ĐTND, công tác quản lý, bảo trì công trình còn hạn chế.

*** Đối với ĐTND chuyên dùng**

Luồng, tuyến ĐTND chuyên dùng là luồng, tuyến do tổ chức, cá nhân thực hiện quản lý, bảo trì, khai thác, chủ yếu phục vụ hoạt động sản xuất, kinh doanh của tổ chức, cá nhân đó. Hiện cả nước có 03 tuyến ĐTND chuyên dùng phục vụ cho phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa, với tổng chiều dài là 6km, trong

⁶² Các số liệu được thống kê chưa bao gồm các địa phương (Bắc Kạn, Sơn La, Thái Nguyên, Bắc Giang, Vĩnh Phúc, Phú Yên, Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Lâm Đồng, Tây Ninh, Đồng Nai, Đồng Tháp và Cần Thơ) do chưa cung cấp số liệu và các địa phương không có đường thủy nội địa được công bố đưa vào khai thác (Hà Giang, Cao Bằng, Ninh Thuận, Bình Thuận, Đắk Nông và Bình Phước).

⁶³ Danh mục các tuyến đường thủy nội địa địa phương chi tiết theo Phụ lục 7.

⁶⁴ Theo báo cáo của các địa phương: Tuyên Quang, Điện Biên, Lai Châu, Yên Bái, Phú Thọ, Bắc Ninh, Thừa Thiên Huế và Cà Mau, Lạng Sơn.

đó tuyến ĐTNĐ chuyên dùng Trường Thọ dài 2km; tuyến ĐTNĐ chuyên dùng sông Khê Nữ dài 2km; tuyến ĐTNĐ chuyên dùng Ao Tiên - Vân Đồn dài 2km.

b) Quản lý, khai thác cảng, bến thủy nội địa

Hiện nay các cảng, bến thủy nội địa trên các tuyến ĐTNĐ trung ương, tuyến ĐTNĐ địa phương hầu hết do các tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng, quản lý bảo trì và khai thác; cơ quan quản lý nhà nước thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành, kiểm tra hoạt động khai thác của cảng, bến thủy nội địa nhằm đảm bảo trật tự an toàn giao thông. Tính đến nay trên cả nước có 310 cảng⁶⁵ (trong đó: 202 cảng hàng hóa, 11 cảng hành khách, 97 cảng chuyên dùng); 6.274 bến thủy nội địa (trong đó: 5.135 bến có phép hoạt động)⁶⁶; ngoài ra, trên cả nước hiện có khoảng 2.526 bến khách ngang sông.

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

Hệ thống cảng thủy nội địa chủ yếu là các cảng có quy mô nhỏ, chất lượng đầu tư rất thấp, tập trung vào bốc xếp hàng rời, hàng bao, sản lượng hàng hóa thông qua cảng thấp. Do đó, việc tổ chức khai thác thiếu chuyên nghiệp, còn tác động xấu đến môi trường; thiết bị xếp, dỡ hàng hóa tại các cảng nhìn chung còn lạc hậu, bốc xếp thủ công còn nhiều, thiếu các trang thiết bị bốc xếp chuyên dụng (hàng hạt, lương thực, hàng container, hàng bao kiện). Các cảng đầu mối, cảng tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài còn hạn chế về số lượng, chưa phát huy được vai trò đầu mối trung chuyển hàng hóa⁶⁷.

Mặt khác, số lượng bến thủy nội địa hiện nay tương đối nhiều (gấp 20 lần cảng thủy nội địa về số lượng), quy mô nhỏ lẻ dần trải nằm rải rác trên các tuyến sông, nhưng trên thực tế số lượng bến không hoạt động hoặc ít hoạt động chiếm tỷ lệ cao; số lượng bến chưa được cấp phép nhưng vẫn hoạt động còn nhiều⁶⁸, do đó, công tác quản lý nhà nước chuyên ngành tại các bến này gặp rất nhiều khó khăn và kinh phí để giải tỏa, cưỡng chế của các địa phương cũng rất khó khăn.

⁶⁵ Tuyến đường thủy nội địa quốc gia 274 cảng, tuyến đường thủy nội địa địa phương 36 cảng

⁶⁶ Tuyến đường thủy nội địa quốc gia 3.091 bến, tuyến đường thủy nội địa địa phương 2.044 bến. Ngoài ra, trên cả nước hiện có 2.526 bến khách ngang sông.

⁶⁷ Chỉ có 20/310 cảng, chiếm 6%

⁶⁸ Có 1.139/6.274 bến thủy nội địa hoạt động không phép

Thời gian qua, việc xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp luồng, cảng thủy nội địa, hệ thống báo hiệu, kè, đập giao thông cơ bản được đáp ứng quy hoạch. Tuy nhiên, còn tồn tại hệ thống bến thủy nội địa được xây dựng và hoạt động trước khi có quy hoạch, hành lang bảo vệ luồng (nhất là khu vực miền Nam xây dựng nhà ven sông), khu neo đậu trên sông gắn với sinh hoạt của người dân hầu hết chưa đáp ứng được yêu cầu quy hoạch, nhiều địa phương chưa có quy hoạch chi tiết⁶⁹ hoặc có quy hoạch nhưng chưa cụ thể danh mục các khu vực, vị trí bến thủy nội địa, khu neo đậu. Bên cạnh đó, các công trình xây dựng bến thủy nội địa, nhà ở ven sông dưới dạng tự nhiên nhiều, chưa tuân thủ đầy đủ pháp luật về đầu tư, xây dựng, đề điều, phòng chống thiên tai, làm thu hẹp lòng dẫn, hành lang an toàn giao thông ĐTNĐ. Các địa phương chưa xử lý triệt để tình trạng nhà lán chiếm lòng sông, tình trạng đậu đỗ, xếp dỡ hàng hóa trái phép vẫn diễn ra.

2.2.6.3. Kết nối các phương thức vận tải

Việc kết nối giao thông ĐTNĐ với các loại hình giao thông vận tải khác về cơ bản đáp ứng được phát triển vận tải đa phương thức, trong đó:

a) Kết nối giữa ĐTNĐ và đường bộ: kết nối ĐTNĐ với đường bộ thông qua các tuyến đường bộ nối cảng thủy nội địa với các tuyến đường bộ quốc lộ, tỉnh lộ,... Đây là hình thức kết nối phổ biến và phần lớn do chủ cảng, bến thủy nội địa tự bỏ kinh phí đầu tư, thực hiện. Một số tuyến kết nối ở phía Bắc kết hợp tuyến đề điều bị hạn chế tải trọng do các cảng, bến thủy nội địa khu vực phía Bắc nằm ngoài đê, theo quy định về quản lý đề điều xe ô tô chạy trên mặt đê sẽ bị hạn chế tải trọng (10 tấn), làm ảnh hưởng đến khả năng vận tải của xe ô tô cũng như hiệu quả khai thác của cảng, bến.

b) Kết nối giữa ĐTNĐ và cảng biển: hầu hết các cảng biển của cả nước đều có kết nối tự nhiên với các tuyến ĐTNĐ, bên cạnh đó ĐTNĐ còn kết nối đến tuyến vận tải ven biển thông qua các cửa sông và vẫn đang được thực hiện hiệu quả.

c) Kết nối giữa ĐTNĐ - đường sắt: hiện nay chỉ có cảng Việt Trì ở khu vực phía Bắc có tuyến đường sắt khổ 1,0m nối vào cảng, bến thủy nội địa nhưng hầu như không hoạt động. Trong khi sự kết nối của hai phương thức vận tải này là sự tối ưu trong giá cước dịch vụ vận tải hàng hóa thấp nhất; sự tác động tiêu cực đến môi trường là thấp nhất; giảm tai nạn giao thông vận tải chung.

2.7. Quản lý phương tiện

⁶⁹ 27/63 tỉnh, thành phố chưa được phê duyệt quy hoạch

2.7.1. Công tác đăng ký phương tiện thủy nội địa

Triển khai thực hiện quy định của Luật Giao thông ĐTNĐ về điều kiện hoạt động của phương tiện thủy nội địa, Chính phủ, Bộ trưởng các bộ đã ban hành các văn bản chi tiết về đăng ký phương tiện thủy nội địa, niên hạn sử dụng đối với phương tiện thủy nội địa. Các cơ quan quản lý nhà nước đã tổ chức triển khai việc đăng ký phương tiện cho các tổ chức, cá nhân và tổ chức quản lý đối với các phương tiện thuộc diện miễn đăng ký. Tại các địa phương đã tích cực triển khai tổ chức bộ phận chuyên môn thực hiện công tác đăng ký phương tiện cho các tổ chức, cá nhân. Ở một số địa phương có nhiều phương tiện, địa bàn rộng, Sở Giao thông vận tải đã tham mưu cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh ủy quyền cho Ủy ban nhân dân cấp huyện thực hiện đăng ký phương tiện cho chủ phương tiện có hộ khẩu thường trú trên địa bàn. Do đó, việc thực hiện thủ tục đăng ký phương tiện đã thuận lợi hơn. Cùng với các biện pháp hành chính giúp tổ chức, cá nhân có điều kiện thuận lợi trong việc thực hiện đăng ký phương tiện của các địa phương, Chính phủ đã ban hành chính sách miễn lệ phí trước bạ cho chủ phương tiện khi đăng ký, để giảm bớt chi phí cho chủ phương tiện, theo đó phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần đến 15 tấn, phương tiện có động cơ có tổng công suất máy chính đến 15 sức ngựa hoặc phương tiện có sức chở đến 12 người được miễn lệ phí trước bạ. Bên cạnh đó, để khuyến khích đầu tư, phát triển giao thông ĐTNĐ, đã có 4/63 địa phương thực hiện miễn lệ phí trước bạ cho nhiều phương tiện thủy là tàu tốc độ cao hoặc phương tiện vận tải hàng hóa container, hàng hóa thân thiện với môi trường.

Đối với công tác đóng mới phương tiện, nhiều địa phương đã triển khai chính sách hỗ trợ lãi suất vay vốn tại tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu đóng mới phương tiện thủy nội địa như: Thành phố Hải Phòng hỗ trợ mức lãi suất vay vốn 9% tại các tổ chức tín dụng đối với dự án đầu tư đóng mới phương tiện; Thành phố Đà Nẵng hỗ trợ 100% chi phí thiết kế, phí đăng kiểm lần đầu cho các tàu du lịch với tổng kinh phí 310 triệu đồng; tỉnh Bình Định hỗ trợ kinh phí đầu tư 02 tàu vỏ gỗ sức chở 12 người; tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có Quỹ đầu tư phát triển cho vay các dự án đóng tàu với lãi suất 6,5%/năm cho Công ty Cổ phần tàu cao tốc Phú Quốc vay 101,86 tỷ để đóng 02 tàu cao tốc,... Với các chủ trương chính sách nói trên, có thể nói số lượng phương tiện thủy nội địa thời gian gần đây phát triển mạnh, đa dạng về kiểu dáng, phong phú về chủng loại và công dụng.

Theo số liệu đăng ký phương tiện, đến hết ngày 30/4/2025, tổng số lượng phương tiện thủy nội địa đã đăng ký là 260.982 chiếc với tổng trọng tải đạt 24.738.944 tấn, tổng sức chở khách đạt 605.649 khách, tổng công suất máy là 19.767.066 CV, trong đó, phương tiện chở hàng ước đạt 131.100 chiếc, phương tiện chở khách có khoảng 25.000 chiếc, các loại phương tiện khác có 105.000

chiếc. Dữ liệu thống kê cho thấy phương tiện loại 4 (không động cơ hoặc chở ít người) chiếm tỷ trọng lớn nhất - 59,1%, và tập trung chủ yếu tại các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long như Cà Mau, Kiên Giang, Đồng Tháp, An Giang, nơi người dân sử dụng ghe, xuồng nhỏ phục vụ đi lại và sản xuất nông nghiệp ven sông. Phương tiện loại 2 (5-15CV hoặc 5-15T), chiếm khoảng 32,8%, phân bố rộng hơn, nhiều tại các tỉnh như Long An, Vĩnh Long, Tiền Giang, vừa phục vụ dân sinh vừa chở hàng nội vùng. Phương tiện loại 3 (nhỏ hơn 5CV hoặc dưới 1T) chiếm 4,6% phân bố rải rác ở vùng nông thôn, miền núi, nhưng vẫn tập trung nhiều nhất tại ĐBSCL. Cuối cùng là phương tiện loại 1 (trên 15CV hoặc trên 15T) - chỉ chiếm 3,5% - chủ yếu đăng ký tại các trung tâm công nghiệp và vận tải như TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội, Long An và Quảng Ninh, nơi hoạt động vận tải hàng hóa lớn, cụ thể:

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

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

phương tiện cũ, đóng thủ công, không có hoặc chưa đủ điều kiện đăng kiểm, phục vụ nhu cầu đưa rước học sinh, chợ nổi, và giao thông liên xã.

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

Bảng phân loại theo công dụng phương tiện

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

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

- Tính theo quy chuẩn quốc gia về phân cấp phương tiện thủy nội địa theo cấp tàu và vùng hoạt động, đến hết ngày 15/5/2025, toàn quốc có 3.171 phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB (phương tiện vận tải ven bờ biển, từ bờ ra đảo, nối giữa các đảo); 238.450 phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SI và phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SII (phương tiện vận tải ở những vùng nước có chiều cao sóng đáng kể HS tương ứng 1,30 m và phương tiện chủ yếu hoạt động tại các kênh, rạch, hồ, đầm, phá và các sông có chiều cao sóng đáng kể Hs không

quá 0,40 m). Tính theo trọng tải, hiện có 14.436 phương tiện có sức chở từ 500 tấn trở lên; 9.478 phương tiện chở trên 12 người, phương tiện lưu trú, ngủ đêm.

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

2.7.2. Công tác đăng kiểm phương tiện thủy nội địa

Trên cơ sở Luật Giao thông ĐTNĐ, Bộ Xây dựng đã ban hành các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia phục vụ cho việc thiết kế, chế tạo, sửa chữa, quản lý khai thác và chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật, phòng ngừa ô nhiễm môi trường của phương tiện, phù hợp với điều kiện thực tế trong nước và thông lệ quốc tế. Điều này đã góp phần rất quan trọng trong việc nâng cao chất lượng an toàn kỹ thuật của phương tiện thủy nội địa, tạo thuận lợi cho sự phát triển của ngành đóng tàu và vận tải thủy nội địa. Công tác đăng kiểm phương tiện thủy nội địa hiện nay do các Chi cục Đăng kiểm thuộc Cục Đăng kiểm Việt Nam và các đơn vị đăng kiểm trực thuộc Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện. Hiện nay, đã thiết lập được mạng lưới các đơn vị đăng kiểm thủy nội địa rộng khắp cả nước đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn về cơ sở vật chất, trang thiết bị, ứng dụng công nghệ thông tin và nguồn nhân lực, tạo điều kiện thuận lợi tối đa cho người dân và doanh nghiệp trong thực hiện các quy định về đăng kiểm phương tiện.

Tính đến hết năm 2024, số phương tiện đã vào đăng kiểm là 240.971 phương tiện với tổng công suất máy là 17.519.889 CV.

Số liệu đăng ký phương tiện chi tiết theo Phụ lục 8 và Phụ lục 9 gửi kèm.

2.7.3. Về các cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa

Các cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa (sau đây gọi là cơ sở đóng tàu) phải đáp ứng các điều kiện, yêu cầu kỹ thuật theo các quy định tại Điều 27 của Luật Giao thông ĐTNĐ và các văn bản hướng dẫn thi hành⁷⁰. Tính đến nay, đã có 335 cơ sở đóng tàu đã được xác nhận năng lực kỹ thuật phù hợp các quy định nêu trên, điều này góp phần nâng cao chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện thủy nội địa.

⁷⁰ Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27 tháng 02 năm 2015 của Chính phủ, Nghị định số 128/2018/NĐ-CP ngày 24/9/2018 của Chính phủ và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa (QCVN 89:2015/BGTVT được bổ sung, sửa đổi bởi quy chuẩn kỹ thuật quốc gia sửa đổi 1:2022 QCVN 89:2015/BGTVT)

Qua số liệu thống kê về đăng ký, đăng kiểm phương tiện thủy nội địa đã cho thấy sự chênh lệch lớn giữa số lượng phương tiện đăng ký và phương tiện đăng kiểm⁷¹. Điều này dẫn đến sự bất hợp lý trong công tác quản lý do phương tiện phải thực hiện đăng ký trước khi thực hiện đăng kiểm, một số phương tiện không thuộc diện đăng kiểm⁷² nên số phương tiện được đăng kiểm phải bằng hoặc thấp hơn số phương tiện được đăng ký. Nguyên nhân của tình trạng này chủ yếu do chủ phương tiện không thực hiện các thủ tục xóa đăng ký khi phương tiện hết thời hạn đăng kiểm, hết niên hạn, không còn sử dụng, ... dẫn đến tình trạng xuất hiện số lượng phương tiện đăng ký, đăng kiểm ảo, có thông tin đăng ký, đăng kiểm nhưng không còn tồn tại trên thực tế.

Bên cạnh đó, số lượng phương tiện thủy nội địa (thuộc diện phải đăng kiểm) quá hạn nhưng không quay lại đăng kiểm chiếm tỷ lệ rất lớn. Nguyên nhân là do phương tiện thủy nội địa có nhiều phương tiện nhỏ, phục vụ nhu cầu dân sinh trong khi ý thức của chủ phương tiện chưa cao, chưa chủ động thực hiện đăng kiểm lại phương tiện. Hơn nữa, các cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa chủ yếu tập trung tại các tỉnh vùng đồng bằng và thiếu hụt tại các khu vực miền núi, vùng khó khăn, vùng có đồng bào dân tộc sinh sống... nên chưa thuận lợi trong công tác đăng kiểm. Do đó, cần đẩy mạnh việc phân cấp cho các địa phương, trong đó nâng cao trách nhiệm quản lý của các cơ quan cấp huyện, cấp xã trong công tác đăng kiểm để có thể huy động nhân lực của địa phương và tăng cường hơn nữa công tác thanh tra, kiểm tra việc đăng kiểm phương tiện để đảm bảo công tác quản lý phương tiện được hiệu quả.

2.8. Công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực hoạt động trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa

2.8.1. Đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện và phát triển nguồn nhân lực

Thực hiện Luật Giao thông ĐTNĐ, Bộ Xây dựng đã chủ động xây dựng chính sách khuyến khích và thu hút người có chuyên môn giỏi làm việc trong lĩnh vực giao thông vận tải ĐTNĐ; chú trọng công tác xã hội hóa trong đào tạo bảo đảm nguồn nhân lực phục vụ nhu cầu phát triển ĐTNĐ; tiếp tục tổ chức đào tạo nâng cao đội ngũ kỹ thuật, quản lý, giảng viên về công nghệ ĐTNĐ. Hiện nay, trong lĩnh vực ĐTNĐ có 26 cơ sở đào tạo cấp các Giấy chứng nhận liên quan cho thuyền viên, 02 Trường Cao đẳng chuyên đào tạo các chuyên ngành về ĐTNĐ ở

⁷¹ Số lượng phương tiện được đăng kiểm theo thông kê trên hệ thống hiện cao hơn số lượng phương tiện được đăng ký khoảng 30.000 phương tiện

⁷² Phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần từ 1 tấn đến 15 tấn hoặc có sức chở từ 5 người đến 12 người, phương tiện có động cơ công suất máy chính dưới 5 sức ngựa hoặc có sức chở dưới 5 người; phương tiện thô sơ có trọng tải toàn phần dưới 1 tấn hoặc sức chở dưới 5 người hoặc bè

trình độ cao đẳng trở xuống nhưng mới đáp ứng được khoảng 51% so với tổng nhu cầu đào tạo⁷³; ngoài ra, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Trường Đại học Giao thông vận tải Hà Nội, Trường Đại học công nghệ Giao thông vận tải và Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đào tạo một số chuyên ngành về lĩnh vực ĐTNĐ ở trình độ Đại học và sau Đại học⁷⁴. Tính đến nay, tổng số Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa đã cấp là 476.400, trong đó:

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

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

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

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

2.8.2. Lực lượng hoa tiêu đường thủy nội địa

Các quy định về hoa tiêu trong Luật Giao thông ĐTNĐ đã quy định rõ các trường hợp bắt buộc sử dụng hoa tiêu, quyền và trách nhiệm của hoa tiêu, người thuê hoa tiêu. Tuy nhiên, kể từ khi Luật Giao thông ĐTNĐ ban hành chưa thành lập được hoa tiêu ĐTNĐ mà sử dụng lực lượng hoa tiêu hàng hải để dẫn tàu, ngành ĐTNĐ chưa có cơ sở đào tạo hoa tiêu ĐTNĐ. Đây cũng là một trong những nội dung cần nghiên cứu, đánh giá nhằm điều chỉnh quy định cho phù hợp với thực tiễn để tổ chức quản lý có hiệu quả hoạt động hoa tiêu ĐTNĐ, tiến tới mục tiêu đảm bảo an toàn giao thông.

2.9. Hoạt động vận tải và an toàn giao thông đường thủy nội địa; tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ giao thông đường thủy nội địa

2.9.1. Vận tải đường thủy nội địa

⁷³ Theo số liệu tổng điều tra năm 2007

Hoạt động vận tải thủy trong những năm qua đã có nhiều chuyển biến tích cực trên cả hai lĩnh vực vận tải hàng hóa và vận tải hành khách. Mặc dù gặp rất nhiều khó khăn như điều kiện thời tiết, khí hậu khắc nghiệt và diễn biến bất thường; chi phí đầu vào cao, cước vận tải không tăng... Tuy nhiên, trong thời gian qua hoạt động vận tải ĐTNĐ vẫn có sự phát triển mạnh mẽ, sản lượng vận tải hành khách, hàng hóa đều tăng cả về tấn hàng hóa và số lượng hành khách chuyên chở. Cụ thể:

Hiện cả nước có khoảng 1.793 doanh nghiệp vận tải đường thủy với 43.440 lao động và số vốn sản xuất kinh doanh khoảng 115.855 tỷ đồng, trong đó:

- Theo quy mô lao động: trong 1.793 doanh nghiệp, có 1.632 doanh nghiệp có dưới 49 người (91%); 151 doanh nghiệp từ 50 đến dưới 500 người (8,7%); chỉ 10 doanh nghiệp có từ 500 người trở lên (0,3%);

- Theo quy mô vốn: trong 1.793 doanh nghiệp, có 1.476 doanh nghiệp dưới 50 tỷ đồng (82,3%); 272 doanh nghiệp từ 50 tỷ đến dưới 500 tỷ đồng (15,2%) và 45 doanh nghiệp từ 500 tỷ đồng trở lên (2,5%).

Trong khai thác kinh doanh nhờ áp dụng đồng bộ các giải pháp như tổ chức điều hành khoa học, điều động bố trí đội hình chạy tàu hợp lý; thực hiện cơ chế giá cước linh hoạt, thích ứng với cơ chế thị trường; vận tải hành khách ngoài việc duy trì các tuyến vận tải hành khách thông thường còn mở rộng loại hình vận chuyển hành khách tham quan di tích, thăm các miệt vườn hoặc du lịch thưởng thức nghệ thuật trên sông, kênh, hồ; vận tải hàng hóa duy trì và giữ vững thị phần vận tải đối với các mặt hàng và các chủ hàng truyền thống. Nhờ đó, thị phần vận tải ĐTNĐ chỉ đứng sau vận tải đường bộ, chiếm khoảng 17% về vận chuyển và 19% về luân chuyển hàng hóa của toàn ngành giao thông vận tải. Riêng năm 2022, sản lượng vận tải hàng hóa bằng ĐTNĐ đạt hơn 387 triệu tấn, tăng 22,7% so với cùng kỳ; luân chuyển hàng hóa đạt 93 tỷ tấn.km, tăng 37% so với cùng kỳ năm 2021. Vận chuyển hành khách đường thủy đạt hơn 244 triệu lượt khách, tăng 55% so với cùng kỳ năm 2021; luân chuyển hành khách đạt 3,3 tỷ hành khách.km, tăng 24% so với cùng kỳ⁷⁵. Tuy nhiên, qua số liệu thống kê kể từ khi có Luật đến nay thì thị phần vận tải hàng hóa lĩnh vực ĐTNĐ luôn giảm trên tổng sản lượng toàn ngành và trong gần 20 năm, chưa có một thời kỳ nào thị phần vận tải hàng hóa lĩnh vực ĐTNĐ tăng cao hơn mức trước khi Luật có hiệu lực thi hành⁷⁶.

Đối với vận tải container: trong khi khu vực phía Nam với điều kiện tự nhiên thuận lợi cho phát triển hàng container bằng phương tiện thủy nội địa⁷⁷. Tuy

⁷⁵ Bảng tổng hợp sản lượng vận tải cụ thể tại Phụ lục 9.

⁷⁶ Bảng tổng hợp tỷ trọng sản lượng vận tải đường thủy nội địa cụ thể tại Phụ lục 10.

⁷⁷ Chi phí 01 container vận tải đường thủy chỉ bằng khoảng 30% nếu vận chuyển bằng đường bộ

nhiên, tại khu vực phía Bắc do điều kiện tự nhiên không thuận lợi nên vận tải container đường thủy chưa phát triển⁷⁸, mới chỉ chưa đến 2% lượng container thông qua cảng biển Hải Phòng được vận chuyển bằng ĐTNĐ.

Bên cạnh đó, trong những năm gần đây, vận tải hàng hoá bằng phương tiện VR-SB trên các tuyến vận tải ĐTNĐ ven biển đã và đang phát huy được nhiều hiệu quả tích cực trong việc tăng thị phần vận tải đường thủy, vận tải ven biển và giảm tải áp lực cho giao thông vận tải đường bộ. Số lượng phương tiện mang cấp VR-SB và sản lượng vận tải ven biển không ngừng gia tăng, từ khoảng 500 phương tiện năm 2014 đã tăng lên đến 2.994 phương tiện năm 2023 với tổng trọng tải trên 3,3 triệu tấn, sức chở hơn 32 nghìn hành khách; sản lượng vận tải tăng từ khoảng 6 triệu tấn năm 2014 đến năm 2022 đã đạt trên 76 triệu tấn.

2.9.2. Bảo đảm trật tự an toàn giao thông trong hoạt động vận tải đường thủy nội địa

Đảm bảo trật tự an toàn giao thông là mục tiêu quan trọng, xuyên suốt trong công tác quản lý hoạt động giao thông vận tải. Thực hiện quy định của Luật và các văn bản QPPL liên quan về tăng cường các giải pháp bảo đảm an toàn giao thông ĐTNĐ trong tình hình mới, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các cơ quan, đơn vị tăng cường công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông với mục tiêu chung là giảm từ 5-10% số vụ, số người chết, số người bị thương do tai nạn giao thông hàng năm; giảm tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng trên ĐTNĐ.

Bộ Xây dựng đã triển khai các giải pháp cấp bách bảo đảm trật tự, an toàn giao thông ĐTNĐ, xây dựng các quy định về tiêu chí xác định điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông; điều chỉnh quy định về công tác điều tiết không chế đảm bảo giao thông ĐTNĐ song song với công tác bảo trì, đặc biệt tại các điểm đen, các vị trí cầu xung yếu, nguy hiểm; mỗi năm bình quân hướng dẫn điều tiết hàng trăm ngàn lượt phương tiện đi lại an toàn, nhất là vào mùa mưa bão nhằm tăng cường công tác đảm bảo an toàn giao thông ĐTNĐ; chỉ đạo các cơ quan, đơn vị tập trung triển khai các nhiệm vụ, giải pháp về bảo đảm an toàn giao thông tại Đề án “Các giải pháp bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa trong tình hình mới”.

Công tác kiểm soát tải trọng phương tiện cũng được đặc biệt chú trọng. Các đơn vị chức năng đã tuyên truyền và tổ chức cho các chủ cảng, bến, người khai thác cảng, bến ký cam kết về việc chấp hành những quy định trong công tác xếp hàng hóa lên xe ô tô tại cảng, bến thủy nội địa, chấp hành các quy định về bảo đảm an toàn giao thông ĐTNĐ. Bên cạnh đó, Bộ Xây dựng đã phối hợp với các địa phương tăng cường công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông ĐTNĐ trong

⁷⁸ Chi phí 01 container vận tải đường thủy tương đương 80% so với đường bộ

các dịp nghỉ lễ, Tết, nghỉ hè trong năm. Trong đó, tập trung chỉ đạo các Sở Giao thông vận tải, các cơ quan hữu quan các địa phương, Ủy ban nhân dân các phường, xã ven sông có tuyến ĐTNĐ đi qua tham gia vào việc đăng ký phối hợp và duy trì thực hiện mô hình “Văn hóa giao thông đường thủy với bình yên sông nước”; tăng cường tuyên truyền tin tức về an toàn giao thông đường thủy thông qua việc sử dụng hệ thống truyền thông tại các phường, xã, thị trấn; đưa chương trình giáo dục, tuyên truyền pháp luật giao thông ĐTNĐ đến các trường học.

Với việc xác định nội dung đảm bảo trật tự an toàn giao thông là mục tiêu quan trọng, xuyên suốt trong công tác quản lý hoạt động giao thông vận tải, cùng với các giải pháp của các ngành, các cấp, trong những năm gần đây, tai nạn giao thông ĐTNĐ đã giảm sâu cả về số vụ, số người chết và số người bị thương. Tai nạn giao thông ĐTNĐ từ năm 2005 đến tháng 11/2025 xảy ra 2.510 vụ, làm chết 1.839 người, bị thương 304 người. So với những năm trước khi Luật có hiệu lực thi hành, số vụ tai nạn và thiệt hại do tai nạn gây ra giảm đáng kể (chỉ tính trong 04 năm, từ năm 2001 đến năm 2004, tai nạn giao thông ĐTNĐ đã xảy ra 1.418 vụ, làm chết 1.006 người, bị thương 169 người)⁷⁹.

Thông qua công tác tổng hợp, phân tích về tai nạn giao thông, nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông chủ yếu là do ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông kém; kỹ năng xử lý tình huống của người điều khiển phương tiện chưa cao; đặc biệt, tình trạng chở quá số người được phép chở trên phương tiện là nguyên nhân trực tiếp của nhiều vụ tai nạn giao thông gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng.

2.9.3. Tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ giao thông đường thủy nội địa

Tình hình khí tượng thủy văn ngày càng diễn biến phức tạp do biến đổi khí hậu đặt ra yêu cầu rất lớn trong công tác phòng, chống thiên tai và cứu nạn, cứu hộ. Các cơ quan quản lý nhà nước đã tổ chức triển khai thực hiện chiến lược phòng chống và giảm nhẹ thiên tai đã được Thủ tướng Chính phủ ban hành theo Quyết định số 172/2007/QĐ-TTg ngày 16/11/2007 và Quyết định số 379/QĐ-TTg ngày 17/3/2021; triển khai thực hiện Quyết định số 224/QĐ-TTg ngày 12/2/2015 của Thủ tướng Chính phủ ban hành kế hoạch triển khai thực hiện đề án quy hoạch tổng thể lĩnh vực ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn đến năm 2020, Quyết định số 51/2015/QĐ-TTg ngày 14/10/2015 về quy định tổ chức tìm kiếm, cứu nạn giao thông ĐTNĐ; xây dựng phương án ứng phó thiên tai theo cấp độ rủi ro thiên tai; xây dựng phương án ứng phó với siêu bão và nước biển dâng và kế

⁷⁹ Thực trạng tai nạn giao thông lĩnh vực đường thủy nội địa chi tiết tại Phụ lục 11.

hoạch ứng phó với tai nạn giao thông ĐTNĐ đặc biệt nghiêm trọng; tổ chức các cuộc diễn tập tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ giao thông ĐTNĐ với quy mô lớn⁸⁰.

Công tác phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn lấy phòng ngừa là chủ yếu; tích cực, chủ động, ứng cứu nhanh và có hiệu quả. Với phương châm hành động chính là thực hiện 4 tại chỗ (lực lượng, phương tiện, hậu cần, chỉ huy); tập trung cứu người, hạn chế thấp nhất thiệt hại về người và tài sản của Nhà nước, nhân dân (ưu tiên cứu người trước tài sản sau). Các cơ quan, đơn vị đã tổ chức lực lượng xung kích tại các đơn vị cơ sở. Bão, lụt, sự cố thiên tai, thảm họa và tai nạn xảy ra ở địa bàn thuộc đơn vị nào thì đơn vị đó phải chủ động chỉ đạo đội xung kích, huy động các lực lượng của đơn vị thực hiện công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả bão, lụt, sự cố thiên tai và tìm kiếm cứu nạn đồng thời báo cáo về Ban Chỉ huy phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn cấp trên. Đồng thời, tiến hành việc kiểm tra công tác chuẩn bị phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn trước lũ tại vị trí trọng yếu, có nguy cơ xảy ra tai nạn hoặc ảnh hưởng cao của lũ bão tại một số đơn vị. Tổ chức, duy trì công tác quản lý bảo trì hệ thống báo hiệu, luồng ĐTNĐ đảm bảo an toàn cho phương tiện hoạt động.

Như vậy, sau quá trình thực hiện, Luật Giao thông ĐTNĐ luôn nhận được sự quan tâm của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ sự phối hợp của các bộ, ngành, địa phương, sự tham gia đông đảo của các tổ chức, cá nhân đã góp phần thúc đẩy hoạt động giao thông ĐTNĐ phát triển tương xứng với tiềm năng. Theo đó, chiều dài tuyến ĐTNĐ được đưa vào khai thác, quản lý ngày một tăng; hoạt động giao thông vận tải trên các tuyến được thông suốt; tình hình trật tự, an toàn giao thông trên ĐTNĐ được cải thiện đáng kể; sản lượng, năng suất vận tải thủy nội địa ngày càng tăng, hoạt động sản xuất, kinh doanh vận tải thủy từng bước phát triển và ngày càng đổi mới cả về loại hình, chất lượng cũng như hiệu quả; vai trò, trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông ĐTNĐ từ Trung ương đến địa phương được nâng cao; nhận thức và hành động của các tổ chức, cá nhân tham gia giao thông đã có sự chuyển biến theo chiều hướng tích cực.

2.3. Đánh giá ưu điểm, bất cập, hạn chế của các văn bản luật

Hiện nay, công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa có hành lang pháp lý tương đối đầy đủ gồm cả các văn bản chuyên ngành và các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan đến lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa. Các văn bản quy phạm pháp luật đã và đang phát huy hiệu quả công tác quản lý nhà nước của ngành. Tuy nhiên, để đáp ứng xu thế phát triển của thế giới trong giai đoạn tới bảo đảm về chuyển đổi năng lượng xanh,

⁸⁰ Diễn tập tại Bắc Giang (năm 2018) và tại Thanh Hoá (năm 2022) có sự tham gia của hơn 30 phương tiện và gần 700 người.

giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải và đổi mới, sáng tạo trong kỷ nguyên mới và bảo đảm sự thống nhất của các văn bản mới được sửa đổi, bổ sung hoặc ban hành mới trong hệ thống pháp luật Việt Nam, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa, các văn bản hướng dẫn thi hành và các văn bản liên quan đến hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa vẫn còn một số tồn tại, bất cập như sau:

2.3.1. Quy định về giải thích từ ngữ

Cả BLHHVN 2015 và Luật GTĐTNĐ đều có quy định 01 Điều về Giải thích từ ngữ nhằm quy định cụ thể nội hàm các khái niệm như tàu thuyền, phương tiện thủy nội địa, cảng cạn, bến cảng, cầu cảng, luồng hàng hải, luồng đường thủy nội địa... nhằm thống nhất cách hiểu giữa các ngành, lĩnh vực khác nhau. Đây là quy định cần thiết trong việc đảm bảo tính minh bạch, rõ ràng của quy định pháp luật, là cơ sở cho việc hướng dẫn áp dụng, thi hành, giải quyết tranh chấp.

Tuy nhiên, đến nay, qua quá trình triển khai thực hiện đã phát sinh một số tồn tại, bất cập, cụ thể như sau:

- Một số thuật ngữ cơ bản về tàu biển, cảng biển, ... đã không còn phù hợp với tình hình phát triển hiện nay khi xu thế chuyển đổi xanh và giảm phát thải khí nhà kính, ngành hàng hải thế giới đã có thêm nhiều quy định và xuất hiện nhiều thuật ngữ mới về cảng biển, tàu biển được tiếp cận dưới nhiều góc độ phát triển xanh như: *cảng xanh, cảng thông minh, tàu xanh, tuyến vận tải biển xanh*...

- Trên thực tế đã xuất hiện một số phương tiện hoạt động trên mặt nước như kho chứa khí (LPG, LNG, Amoni, Mê tan, Hydro)... Tuy nhiên, khái niệm kho chứa nổi tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 mới chỉ được nêu gồm cấu trúc nổi chuyên dùng để chứa sơ chế dầu mà không có chứa khí.

- Một số thuật ngữ tại cả hai văn bản luật còn chưa rõ ràng, khó áp dụng trong thực tế cần được giải thích cụ thể như: "*sửa chữa phục hồi*"; "*ảnh hưởng nghiêm trọng*"...

- Trên thực tế, bến phao trong lĩnh vực hàng hải được xem là một phần của cảng biển, gắn liền với định hướng phát triển hạ tầng cảng biển, hạ tầng kết nối, tuy nhiên, loại hình này trong lĩnh vực đường thủy nội địa có thể được xem là công trình bến thủy nội địa độc lập, theo đó, cần thiết phải có định nghĩa lại khái niệm bến phao cho phù hợp.

- Một số giải thích từ ngữ còn quy định rải rác tại các chương khác của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa, cần rà soát để chuyển lên quy định chung tại một điều để đảm bảo tính thống nhất, thuận lợi trong quá trình áp dụng như: khái niệm tàu biển tại Điều 13 Chương II; khái

niệm cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, kết cấu hạ tầng cảng biển, khu nước, vùng nước tại Điều 73 Chương III của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2025; khái niệm kết cấu hạ tầng tại Điều 9, khái niệm cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa tại Điều 13 Luật Giao thông đường thủy nội địa

2.3.2. Quy định về chính sách của Nhà nước về phát triển hàng hải, đường thủy nội địa

- Thời gian vừa qua, nhiều chiến lược, chương trình, kế hoạch hành động về biến đổi khí hậu, giảm phát thải khí nhà kính đã được các cơ quan có thẩm quyền ban hành để triển khai các cam kết của Việt Nam kể từ Hội nghị các bên tham gia Công ước khung của Liên Hợp Quốc về biến đổi khí hậu lần thứ 26 (COP26). Để các cam kết này triển khai đạt hiệu quả, cần rà soát để sửa đổi, bổ sung các quy định có liên quan cho phù hợp.

Hiện nay, cả hai văn bản luật đều thiếu các cơ chế chính sách của nhà nước để hỗ trợ, khuyến khích, thúc đẩy các tổ chức, cá nhân tham gia vào phát triển cảng xanh, cảng thông minh, tàu xanh, tuyến vận tải xanh, chuyển đổi xanh và giảm phát thải khí nhà kính, vận tải container và thúc đẩy ứng dụng khoa học công nghệ trong hoạt động ngành

- Đối với chính sách đóng mới tàu biển:

Nước ta hiện nay có khoảng 1.505 tàu biển, với tổng trọng tải khoảng 14,3 triệu tấn, tổng dung tích khoảng 7,6 triệu GT, tuổi trung bình là 17,3 tuổi, trong đó có trên 50% đội tàu trên 15 tuổi. Theo quy định của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) về chuyển đổi năng lượng sạch theo (COP 26), cần phải có cơ chế phát triển ngành công nghiệp đóng tàu trong nước, kịp thời đáp ứng nhu cầu thay thế đội tàu trong thời gian tới.

Với sự phát triển của thương mại toàn cầu, sản lượng hàng hóa giao thương giữa các nước gia tăng. Nhu cầu vận tải biển của Việt Nam cũng được dự báo sẽ tăng trưởng mạnh mẽ khoảng 10%/năm trong giai đoạn 2023 - 2030, trong khi việc vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu gần như phụ thuộc vào đội tàu nước ngoài (chiếm đến hơn 90% thị phần). Để khuyến khích phát triển đội tàu trong nước đáp ứng được nhu cầu vận tải nội địa, từng bước nâng cao thị phần hàng hóa XNK, cần bổ sung quy định cơ chế ưu đãi, tạo thuận lợi cho ngành đóng tàu trong nước phát triển theo hướng phát triển đội tàu biển Việt Nam thông qua chính sách ưu đãi về thuế, lãi suất vay vốn trong đầu tư phát triển đội tàu, đóng tàu biển tại các nhà máy đóng tàu trong nước và trong hoạt động vận tải biển.

- Đối với chính sách hỗ trợ vận tải container:

Hiện nay có tới 70% hàng hóa thông qua các cảng biển để phân phối hàng vào các cảng, bến thủy nội địa cũng như tiếp nhận và trung chuyển hàng từ các cảng, bến thủy nội địa đi các nước là hàng container. Lĩnh vực ĐTNĐ chưa có chính sách khuyến khích hàng hóa container được vận chuyển bằng ĐTNĐ nên sản lượng hàng container được vận chuyển bằng ĐTNĐ còn hạn chế, nhất là khu vực phía Bắc (chỉ chiếm khoảng 1,8%). Hàng container chủ yếu vẫn được vận chuyển bằng đường bộ gây tình trạng quá tải trong khi ĐTNĐ rất có tiềm năng để khai thác, phát triển loại hình này.

- Bên cạnh đó, để nâng cao hiệu quả của việc ứng dụng công nghệ thông tin, chuyên đổi số, cần nghiên cứu bổ sung quy định để khuyến khích xây dựng và sử dụng cơ sở dữ liệu phương tiện dùng chung, kết nối, chia sẻ dữ liệu với các cơ sở dữ liệu khác.

2.3.3. Quy định về quyền vận tải nội địa trong vận tải biển và vận tải thủy nội địa

Quyền vận tải nội địa hiện chỉ được quy định tại Điều 8 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015: Tại khoản 1 Điều 8 quy định: Hàng hoá, hành khách và hành lý vận chuyển nội địa bằng đường biển được chuyên chở bằng tàu biển Việt Nam; khoản 1 Điều 14 Bộ luật 2015: Tàu biển Việt Nam là tàu biển đã được đăng ký vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam hoặc được cơ quan đại diện của Việt Nam ở nước ngoài cấp giấy phép tạm thời mang cờ quốc tịch Việt Nam. Như vậy, với quy định tàu biển Việt Nam được vận tải nội địa theo khoản 1 Điều 8 Bộ luật 2015 chưa bảo hộ được quyền vận tải nội địa cho các doanh nghiệp Việt Nam, do các doanh nghiệp nước ngoài có thể đăng ký tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam tạm thời, ngắn hạn và khai thác vận tải nội địa. Điều này sẽ ảnh hưởng đến quyền vận tải nội địa của doanh nghiệp trong nước.

Cam kết giữa Việt Nam với Tổ chức Thương mại quốc tế (WTO) do Việt Nam đã cam kết vận tải thủy nội địa, theo đó cho phép doanh nghiệp nước ngoài được thành lập liên doanh vận tải thủy nội địa với vốn góp không quá 49%. Do vậy cần thiết phải bổ sung cả quyền vận tải thủy nội địa vào Bộ luật chung để điều chỉnh cả 02 lĩnh vực.

2.3.4. Quy định tổ chức bộ máy quản lý

a) Về mô hình tổ chức quản lý đường thủy nội địa

Đối với công tác quản lý chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa: Theo quy định tại Điều 71, 72 Luật Giao thông ĐTNĐ, các Cảng vụ ĐTNĐ khu vực thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại các cảng, bến thủy nội địa; trên luồng, tuyến khi có sự phân công của Bộ trưởng Bộ Xây dựng. Tuy nhiên, hiện nay, các Cảng vụ ĐTNĐ thuộc Cục HHĐTVN mới chỉ thực hiện chức năng quản

lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải ĐTNĐ tại cảng, bến thủy nội địa; công tác quản lý luồng, tuyến ĐTNĐ quốc gia vẫn do Chi cục HHĐT thực hiện. Việc này tạo ra sự manh mún trong công tác quản lý bởi trên cùng một sông, kênh có hai cơ quan thuộc Cục HHĐTVN cùng quản lý, khi có tai nạn xảy ra thì việc xác định phạm vi trách nhiệm gặp nhiều khó khăn; điều này cũng làm phát sinh các thủ tục nội bộ trong quá trình giải quyết công việc, gây lãng phí thời gian, kinh phí của người dân, doanh nghiệp.

b) Quy định Ban quản lý và khai thác cảng biển:

Ban Quản lý và khai thác cảng được quy định tại các Điều 87, 88, 89 Bộ luật 2015 với mục tiêu phát huy hiệu quả khai thác tốt nhất đối với khu vực vùng nước và vùng đất được giao, theo đó Ban Quản lý và khai thác cảng sẽ có cả hai chức năng kinh doanh và các chức năng liên quan tới lĩnh vực quản lý nhà nước. Tuy nhiên, việc thành lập một mô hình có đồng thời hai chức năng như trên sẽ gây xung đột với các quy định pháp luật hiện hành như Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương và Luật Doanh nghiệp do đây là một mô hình tổ chức hoàn toàn mới, chưa được quy định trong các luật nói trên. Đồng thời, nội dung hoạt động của Ban quản lý có liên quan trực tiếp đến vùng đất, vùng nước của địa phương, trong khi Luật Đất đai, Luật Tổ chức chính quyền địa phương đã phân định rất rõ thẩm quyền cho Ủy ban nhân dân các cấp trong việc thực hiện quản lý, sử dụng đất tại địa phương.

Vì vậy, việc triển khai mô hình Ban quản lý và khai thác cảng biển trong tình hình hiện nay có thể làm phát sinh nhiều vấn đề và chưa thực sự phù hợp với tình hình thực tế.

Ngoài ra, tại Điều 16 Luật công chức quy định công chức khi thực thi công vụ phải mang phù hiệu, đeo thẻ công chức. Tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật giao thông đường thủy nội địa chưa có quy định về trang phục đối công chức khi thực thi công vụ của cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa. Theo chức năng nhiệm vụ được giao, để thuận lợi trong việc nhận diện khi thực thi công vụ và phối hợp giải quyết công việc với các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng biển, cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài như Hải quan, biên phòng, công an, công chức cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa cần mặc trang phục đồng phục của ngành nhằm thể hiện vai trò quản lý nhà nước. Hiện nay, tại Luật hải quan 2014 đã có quy định về trang phục của công chức hải quan.

Đồng thời, lực lượng thực thi công vụ thực hiện công tác kiểm tra Nhà nước cảng biển (PSC) với đặc thù kiểm tra trực tiếp trên tàu biển, khi thực hiện kiểm tra, công chức (sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển) phải mang trang phục của

cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa. Ngoài ra, tham khảo một số quốc gia khác có biển đều có trang phục riêng để thể hiện đại diện cơ quan chính quyền cảng của các nước, là bộ mặt của quốc gia. Việc quy định và áp dụng chung trang phục cho công chức cơ quan thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa là cần thiết. Việc xây dựng hình ảnh chuyên nghiệp, không những tạo sự tự tin cho đội ngũ công chức mà còn là hình ảnh của một tập thể đoàn kết, có kỷ cương, lễ lối làm việc thống nhất từ trên xuống dưới, đồng thời góp phần giúp cho hoạt động quản lý nhà nước trở nên thuận tiện, hiệu lực, hiệu quả.

2.3.5. Về một số hành vi bị cấm

Tại BLHHVN năm 2015, các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải được quy định tại Điều 12 đã quy định cơ bản đầy đủ, tạo hành lang pháp lý để các đối tượng trong hoạt động hàng hải phải thực hiện, đồng thời là quy định khung để các văn bản hướng dẫn thi hành có các chế tài đối với những hành vi vi phạm trong hoạt động hàng hải. Các hành vi bị nghiêm cấm trong Bộ luật 2015 có ý nghĩa tăng cường bảo vệ an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và công tác bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán của Việt Nam trên biển.

Đối với Luật GTĐTND, tại Điều 8 đã quy định về các hành vi bị cấm trong hoạt động giao thông ĐTNĐ. Tuy nhiên, thực tiễn hiện nay đã phát sinh một số hành vi làm ảnh hưởng lớn đến an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông như: đóng mới, hoán cải, nhập khẩu phương tiện không đảm bảo điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định; tự ý hoán cải, khai thác/hoán cải tàu quá niên hạn sử dụng; phương tiện đã đóng không có sự giám sát của cơ quan đăng kiểm;... Vì vậy, cần bổ sung những hành vi này nhằm đảm bảo sự an toàn của phương tiện khi hoạt động cũng như rắn đe tổ chức, cá nhân không thực hiện các hành vi vi phạm.

2.3.6. Quy định đối với kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa

a) Quy định về cảng biển

- Về quy định chung: Theo khoản 4 Điều 73 Bộ luật 2015 quy định: *cảng, bến thủy nội địa nằm trong vùng nước cảng biển chịu sự quản lý nhà nước về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng chống cháy, nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan.* Theo Điều 13 Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004 (sửa đổi, bổ sung năm 2014): *“Bến thủy nội địa là công trình độc lập có quy mô nhỏ, gồm vùng đất và vùng nước trước bến để phương tiện neo đậu, xếp dỡ hàng hoá, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ hỗ trợ khác. Bến thủy nội địa gồm bến hàng hóa, bến hành khách, bến tổng hợp, bến khách ngang sông, bến chuyên dùng”.* Theo quy

định này, Bến thủy nội địa được tiếp nhận phương tiện thủy nội địa vào hoạt động. Hiện nay, các bến thủy nội địa do Sở GTVT công bố hoặc cấp giấy phép hoạt động; tàu thuyền hoạt động vào, rời cảng, bến, Cảng vụ Đường thủy nội địa kiểm tra, quản lý và cấp phép. Trường hợp khi tàu rời cảng, bến xảy ra tai nạn, sự cố hàng hải thì do Cảng vụ hàng hải chịu trách nhiệm xử lý chính (điều tra tai nạn, sự cố, tìm kiếm cứu nạn) vì nằm trong vùng nước cảng biển. Việc tàu thuyền hoạt động trong vùng nước cảng biển của Cảng vụ hàng hải nhưng Cảng vụ hàng hải không trực tiếp quản lý, kiểm tra, cấp phép gây ra nhiều bất cập trong công tác quản lý nhà nước tại vùng nước cảng biển được giao. Bên cạnh đó, việc Cảng vụ hàng hải triển khai kiểm tra cảng, bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển nhằm đảm bảo an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng chống cháy, nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của Bộ luật dẫn đến sự chồng chéo khi 01 doanh nghiệp cảng, bến phải chịu sự kiểm tra, quản lý cùng lúc của 02 cơ quan là Cảng vụ hàng hải và Cảng vụ đường thủy nội địa.

- *Về quy hoạch cảng biển:* Theo quy định của Bộ luật 2015, quy hoạch cảng biển được chia thành 03 cấp với thẩm quyền phê duyệt như sau: i) Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; ii) Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước do Bộ Xây dựng phê duyệt; iii) Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển do Bộ Xây dựng phê duyệt (Ban quản lý và khai thác cảng xây dựng và trình theo quy định tại khoản 2 Điều 88 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015).

Theo Luật Quy hoạch và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật liên quan đến quy hoạch (năm 2018), quy hoạch cảng biển Việt Nam được chia thành 03 cấp với thẩm quyền phê duyệt như sau: i) Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; ii) Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; iii) Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển do Bộ trưởng Bộ Xây dựng phê duyệt.

Trong quá trình triển khai lập quy hoạch cảng biển theo 03 cấp nêu trên (trong đó 02 cấp là quy hoạch chi tiết cụ thể hóa quy hoạch tổng thể), một số nội dung có sự trùng lặp do quy định tại luật và do phải bảo đảm thống nhất với quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam. Mặt khác việc thực hiện thêm 01 cấp quy hoạch với trình tự, thủ tục theo quy định của Luật Quy hoạch cũng tiêu tốn nhiều thời gian và nguồn lực thực hiện.

- *Về đầu tư, xây dựng, quản lý và khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải:*

Theo quy định tại khoản 1 Điều 73 Bộ Luật “Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt

trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng”. Theo quy định tại Điều 86 Bộ Luật: “Kết cấu hạ tầng cảng biển được đầu tư bằng nguồn vốn nhà nước được cho thuê khai thác từng phần hoặc toàn bộ theo quy định pháp luật. Việc cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển được thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu và quy định khác của pháp luật có liên quan”. Tuy nhiên theo Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017 (khoản 1 Điều 80, khoản 3 Điều 83, khoản 3 Điều 84) quy định: việc khai thác tài sản kết cấu hạ tầng được thực hiện theo các phương thức đối tượng được giao quản lý tài sản KCHT trực tiếp tổ chức khai thác tài sản, chuyển nhượng quyền thu phí sử dụng tài sản, cho thuê quyền khai thác tài sản, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản, phương thức khác theo quy định pháp luật. Việc chuyển nhượng quyền thu phí, cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng được thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu giá tài sản. Như vậy, quy định giữa Bộ luật và Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017 chưa đảm bảo tính thống nhất.

- Về xây dựng, thiết lập kết cấu hạ tầng hàng hải có tính chất khẩn cấp, tạm thời:

Xuất phát từ thực tiễn quản lý, vận hành các công trình hàng hải thời gian qua và nhu cầu trong thời gian tới, một số công trình hàng hải cần được đầu tư xây dựng mới hoặc sửa chữa, cải tạo khẩn cấp nhằm kịp thời phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, thảm họa, các nhiệm vụ cấp bách để bảo đảm quốc phòng, an ninh, đối ngoại (như nạo vét luồng khẩn cấp để xử lý kịp thời hậu quả gây ra do thiên tai, tai nạn bất ngờ, sự cố trên luồng gây ách tắc, cản trở đến hoạt động giao thông hàng hải hoặc sự kiện bất khả kháng khác để bảo đảm an toàn giao thông, an toàn công trình,...). Mặt khác, để phục vụ xây dựng các công trình, dự án hoặc đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội tại khu vực trong thời gian nhất định hoặc để kịp thời tiếp nhận tàu biển vận tải hàng hóa, hành khách khi kết cấu hạ tầng cảng biển hiện hữu tại khu vực chưa đáp ứng, cần phải thiết lập, xây dựng các công trình hàng hải tạm thời (như thiết lập khu neo đậu chuyển tải tạm thời phục vụ thi công công trình, dự án trọng điểm, thiết lập bến phao neo tàu để khai thác hàng trong một thời gian nhất định khi kết cấu hạ tầng cảng biển hiện tại không đáp ứng đủ nhu cầu cấp thiết tại khu vực). Việc xây dựng công trình khẩn cấp, công trình tạm thời đã được quy định tại Luật Xây dựng năm 2020 và các văn bản hướng dẫn. Tuy nhiên, đối với các công trình khẩn cấp, công trình tạm thời trong lĩnh vực hàng hải hiện nay mới được quy định ở Nghị định⁸¹, chưa được quy định trong Bộ Luật 2015, chưa

⁸¹ Đối với thiết lập công trình hàng hải tạm thời được quy định tại Điều 25 Nghị định 58/2017/NĐ-CP của Chính phủ hướng dẫn một số điều của Bộ luật hàng hải Việt Nam về hoạt động hàng hải; Đối với

phản ánh toàn diện, đầy đủ các trường hợp có tính chất đặc thù của kết cấu hạ tầng hàng hải tạm thời phát sinh trong thực tiễn, một số trường hợp chưa có cơ sở để xác định nguồn vốn cho việc đầu tư xây dựng (đặc biệt là công trình sử dụng ngân sách Nhà nước).

- Về xử lý, quản lý kết cấu hạ tầng hàng hải sau khi dự án đầu tư hết thời hạn hoạt động, chấm dứt hoạt động hoặc tiếp nhận bàn giao từ các dự án đang hoạt động:

Theo quy định tại Điều 44 Luật Đầu tư 2020 (nay là Điều 31 Luật Đầu tư năm 2025), thời hạn hoạt động của dự án đầu tư trong khu kinh tế không quá 70 năm, ngoài khu kinh tế không quá 50 năm và có thể được gia hạn, tuy nhiên, mỗi lần gia hạn không quá thời gian cấp phép đầu tư tương ứng lần đầu. Tuy nhiên, theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 172 Luật Đất đai 2024, thời hạn giao đất, cho thuê đất để thực hiện các dự án đầu tư có sử dụng đất được xem xét, quyết định theo thời hạn hoạt động của dự án đầu tư nhưng không quá 50 năm; đối với các dự án có thời hạn hoạt động trên 50 năm theo quy định của Luật Đầu tư thời hạn giao đất, cho thuê đất theo thời hạn của dự án nhưng không quá 70 năm; khi hết thời hạn, người sử dụng đất nếu có nhu cầu tiếp tục sử dụng được Nhà nước xem xét gia hạn sử dụng đất nhưng không quá thời hạn quy định tại khoản này.

Trường hợp hết thời hạn hoạt động của dự án đầu tư, Nhà đầu tư chấm dứt hoạt động đầu tư, dự án đầu tư và Nhà đầu tư tự thanh lý dự án đầu tư theo quy định của pháp luật về thanh lý tài sản khi dự án đầu tư chấm dứt hoạt động. Trường hợp không được gia hạn sử dụng đất, người sử dụng đất có trách nhiệm xử lý tài sản gắn liền với đất để hoàn trả mặt bằng cho Nhà nước.

Việc xử lý quyền sử dụng đất, tài sản gắn liền với đất khi chấm dứt hoạt động của dự án đầu tư thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai. Việc thu hồi đất trong trường hợp chấm dứt dự án đầu tư được quy định tại Điều 82 Luật Đất đai 2024. Việc xử lý quyền sử dụng đất, tài sản gắn liền với đất thuộc trách nhiệm của cơ quan có chức năng quản lý đất đai, UBND cấp có thẩm quyền⁸².

Như vậy, Luật Đầu tư 2025, Luật Đất đai 2024 và Nghị định số 102/2024/NĐ-CP ngày 30/7/2024 đã có quy định về việc thu hồi đất, xử lý tài sản của dự án sau khi chấm dứt hoạt động, trong đó trách nhiệm thu hồi đất, xử lý tài sản gắn liền với đất thuộc UBND cấp có thẩm quyền và chủ sở hữu tài sản (phải chịu chi phí phá dỡ trong trường hợp phải phá dỡ).

nao vét khẩn cấp khẩn cấp được quy định tại Nghị định 57/2024/NĐ-CP về quản lý hoạt động nao vét liên quan đến kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa.

⁸² Nghị định số 102/2024/NĐ-CP ngày 30/7/2024 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đất đai

Dự án đầu tư kết cấu hạ tầng hàng hải, là kết cấu hạ tầng có nhiều tính chất đặc thù khác với các dự án đầu tư thông thường do có liên quan đến an ninh, quốc phòng, có nhiều yếu tố chuyên ngành, có vai trò kết nối các phương thức vận tải, là phương thức chủ đạo vận tải hàng hóa khối lượng lớn, đóng vai trò quan trọng trong vận tải hàng hóa quốc tế, góp phần giảm chi phí logistics quốc gia nên cần phải có hành lang pháp lý đặc thù riêng và cần phải được nghiên cứu quy hoạch, định hướng như một số nước phát triển trên thế giới thay thế dần các cầu cảng “nhỏ, rải rác, bố trí lộn xộn” để giải phóng quỹ đất và xây dựng thành cụm cảng biển trọng điểm quốc gia. Mặt khác, kết cấu hạ tầng hàng hải có tính chất đặc thù, quy mô lớn, việc xử lý tháo dỡ công trình đòi hỏi thời gian, kinh phí rất lớn; khi không được xử lý, quản lý kịp thời sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn, an ninh hàng hải và môi trường. Tuy nhiên pháp luật chuyên ngành hàng hải hiện hành chưa có quy định về xử lý, quản lý kết cấu hạ tầng hàng hải sau khi các dự án đầu tư này hết thời hạn hoạt động, chấm dứt hoạt động hoặc kết cấu hạ tầng hàng hải từ các dự án đang hoạt động được doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân thống nhất chuyển giao để nhà nước quản lý, vận hành. Vì vậy, cần phải bổ sung quy định tại Bộ Luật 2015 về xử lý, quản lý kết cấu hạ tầng hàng hải sau khi dự án đầu tư hết thời hạn hoạt động, chấm dứt hoạt động hoặc xử lý, quản lý kết cấu hạ tầng hàng hải do các tổ chức, cá nhân thống nhất bàn giao để có cơ sở triển khai trong thực tế bảo đảm đúng thẩm quyền, trình tự, thủ tục, thời gian nguồn lực triển khai; bảo đảm sự bình đẳng của các doanh nghiệp trong quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải, bảo đảm kết cấu hạ tầng hàng hải sau khi dự án đầu tư chấm dứt hoạt động được quản lý theo quy định, bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường cũng như bảo đảm vai trò quan trọng của ngành hàng hải trong chiến lược phát triển kinh tế biển là huyết mạch chính trong lưu thông hàng hóa trong nước và quốc tế, là trục kết nối các trung tâm kinh tế đầu mối của khu vực, bảo đảm hài hòa giữa phát triển kinh tế xã hội với quốc phòng, an ninh, chủ quyền biển đảo, ổn định và phát triển bền vững.

- Thủ tục tàu thuyền đến và rời cảng biển:

Điều 97 Bộ luật 2015 quy định miễn, giảm thủ tục đến, rời cảng biển đối với các trường hợp đặc biệt. Khoản 1 Điều 97 quy định về tàu công vụ đang thực hiện nhiệm vụ, tàu đón, trả hoa tiêu, tàu chuyên dùng thực hiện hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, bảo đảm an toàn hàng hải...được miễn thực hiện các thủ tục đến, rời cảng theo quy định. Tuy nhiên, trên thực tế triển khai có những cách hiểu, áp dụng chưa thống nhất tại khoản 1 Điều 97 gây ra những khó khăn nhất định cho các tổ chức, cá nhân.

b) Quy định về cảng cạn:

Theo quy định tại Điều 90 của Bộ Luật 2015 và Luật giá năm 2023 quy định, giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng biển thuộc danh mục hàng hoá, dịch vụ do nhà nước định giá. Hiện nay, Bộ Xây dựng đã quy định khung giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng biển, bảo đảm ổn định về giá dịch vụ, giảm sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các doanh nghiệp, tạo thuận lợi cho hệ thống cảng biển Việt Nam phát triển bền vững.

Theo quy định tại khoản 12 Điều 4 Bộ luật: Cảng cạn là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, là đầu mối tổ chức vận tải gắn liền với hoạt động của cảng biển, cảng hàng không, cảng đường thủy nội địa, ga đường sắt, cửa khẩu đường bộ, đồng thời có chức năng là cửa khẩu đối với hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu bằng đường biển.

Hiện nay, Việt Nam có 15 cảng cạn, đây là nơi tập kết, thông quan, lưu giữ, đóng gói hàng hoá xuất nhập khẩu thông qua cảng biển, mang lại hiệu quả tích cực cho hoạt động cảng biển. Tuy nhiên, giá dịch vụ tại các cảng cạn chưa có cơ chế quản lý như giá tại cảng biển mà do doanh nghiệp tự quyết định. Điều này đã tạo ra bất ổn định về giá trong hệ thống cảng cạn, các doanh nghiệp cạnh tranh không lành mạnh hoặc có sự móc nối để đẩy giá cảng cạn lên rất cao, tác động đến chi phí của doanh nghiệp xuất nhập khẩu và chi phí logistics. Để có cơ chế bình ổn giá dịch vụ cảng cạn, tạo ra sự cạnh tranh lành mạnh bền vững, cần bổ sung giá dịch vụ tại cảng cạn thuộc danh mục hàng hoá dịch vụ do nhà nước định giá (như giá tại cảng biển).

c) Quy định về luồng hàng hải

Xuất phát từ thực tiễn hiện nay, việc đầu tư xây dựng nhiều luồng hàng hải, khu nước, vùng nước chuyên dùng trong cùng khu vực dẫn đến chưa hiệu quả về sử dụng tài nguyên biển và chưa tập trung, hiệu quả về nguồn lực đầu tư (như khu vực Bắc Nghi Sơn, Nam Vân Phong). Ngoài ra, có một số tuyến luồng hàng hải chuyên dùng sau một thời gian vận hành, cùng với sự phát triển của các hoạt động hàng hải đã không còn phù hợp với mục tiêu được đầu tư xây dựng, công bố ban đầu (như khu vực Cẩm Phả khi công bố là luồng hàng hải chuyên dùng, nhưng sau quá trình khai thác, nhiều cảng, bến được xây dựng theo quy hoạch, luồng hàng hải này phục vụ chung cho các cảng, bến tại khu vực nên cần được nghiên cứu thiết lập dưới sự quản lý hoạt động khai thác, duy tu, bảo đảm an toàn hàng hải của cơ quan nhà nước chuyên ngành hàng hải để bảo đảm thống nhất chung và tránh các nguy cơ mất an toàn cho các bến cảng tại khu vực). Mặc dù quy hoạch phát triển cảng biển đã đề cập đến việc đầu tư các luồng hàng hải công cộng, chuyên dùng. Tuy nhiên, tại Bộ luật 2015 chưa có quy định liên quan đến chuyên đổi các tuyến luồng hàng hải chuyên dùng thành luồng hàng hải công cộng và ngược lại, đặc biệt là tuyến luồng được đầu tư, quản lý bằng các chủ thể, nguồn vốn khác nhau.

d) Về phạm vi "đường thủy nội địa"

Khoản 4 Điều 3 của Luật Giao thông ĐTNĐ quy định: “*Đường thủy nội địa là luồng, âu tàu, các công trình đưa phương tiện qua đập, thác trên sông, kênh, rạch hoặc luồng trên hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, ven bờ biển, ra đảo, nối các đảo thuộc nội thủy của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam được tổ chức quản lý, khai thác giao thông vận tải*”.

Theo đó, ĐTNĐ chỉ trong phạm vi luồng (vùng nước được giới hạn bằng hệ thống báo hiệu ĐTNĐ để phương tiện đi lại thông suốt, an toàn). Thực tế, hoạt động giao thông ĐTNĐ (như đi lại, quay trở, neo đậu phương tiện...) không chỉ diễn ra trên luồng mà còn tại các cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, đặc biệt là phương tiện nhỏ hiện nay hoạt động khá phổ biến ở ngoài phạm vi luồng⁸³. Trường hợp xảy ra tai nạn giao thông hay các vấn đề bất cập tại khu vực này đều thuộc trách nhiệm của cơ quan quản lý luồng trên tuyến sông đó. Tuy nhiên, chức năng quản lý nhà nước tại khu vực này theo quy định tại Điều 101a của Luật Giao thông ĐTNĐ mới dừng lại ở việc giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức cảnh báo khu vực nguy hiểm đối với hoạt động của phương tiện.

Ngoài ra, hiện nay còn tồn tại tình trạng đan xen giữa luồng ĐTNĐ và luồng hàng hải. Một số nơi luồng hàng hải vào sâu trong nội địa như trên sông Chanh (Quảng Ninh), sông Cẩm (Hải Phòng), sông Ninh Cơ (Nam Định), sông Mã, sông Lam, sông Tiên, sông Hậu, sông Đồng Tranh, sông Sài Gòn, sông Hàm Luông...; một số nơi vùng nước hàng hải trên tuyến ĐTNĐ như khu vực cửa khẩu Vĩnh Xương - Thường Phước. Điều này gây khó khăn cho người dân, doanh nghiệp hoạt động khai thác vận tải thủy trong việc xác định cơ quan quản lý, giải quyết các thủ tục hành chính liên quan tại cảng, bến thủy nội địa.

đ) Về các loại kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa khác

Nền kinh tế, xã hội ngày một phát triển, điều kiện nhu cầu vận chuyển hàng hóa cũng không ngừng gia tăng trong khi tiến độ đầu tư xây dựng các cảng, bến mới chưa đáp ứng kịp so với nhu cầu. Vì vậy, trên thực tế đã hình thành các khu neo đậu, khu tránh trú bão, khu quay trở tàu thuyền, khu chuyển tải nằm ngoài các cảng, bến thủy nội địa để các phương tiện vào neo đậu chờ làm hàng, thực hiện xếp dỡ hàng hóa... Tuy nhiên, khoản 1 Điều 9 Luật Giao thông ĐTNĐ chỉ quy định về “khu neo đậu ngoài cảng” là một loại hình kết cấu hạ tầng ĐTNĐ mà chưa quy định về khu tránh trú bão, khu quay trở tàu thuyền, khu chuyển tải nằm ngoài các cảng, bến thủy nội địa cũng thuộc kết cấu hạ tầng ĐTNĐ. Đồng thời, cần nghiên cứu bổ sung một số nội dung tại Luật để quy định về các loại hình kết cấu này (như việc quy định về

⁸³ Khi đi trên sông rộng hoặc vào mùa lũ, phương tiện đều đi ra ngoài luồng phía giáp bờ để tránh sóng gió

cảng, bến thủy nội địa tại Điều 13; báo hiệu đường thủy nội địa tại Điều 12; hành lang bảo vệ luồng tại Điều 16;...).

2.3.7. Quy định về đăng kiểm, đóng mới, phá dỡ tàu biển, phương tiện thủy nội địa

a) Với tàu biển:

Công tác đăng kiểm tàu chỉ nhằm bảo đảm về tình trạng kỹ thuật của tàu, không liên quan đến tranh chấp về sở hữu, thương mại giữa chủ tàu và người thuê tàu, giữa tổ chức cung cấp tài chính và chủ tàu, giữa bảo hiểm và chủ tàu... Tuy nhiên, trên thực tế phát sinh những vướng mắc, cách hiểu chưa thống nhất về nguyên tắc, mục đích của việc đăng kiểm.

- Theo Điều 32 Bộ luật 2015 quy định tàu biển đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phải chịu sự giám sát kỹ thuật của tổ chức đăng kiểm về chất lượng, an toàn kỹ thuật phù hợp với hồ sơ thiết kế được duyệt và cấp giấy chứng nhận có liên quan. Tuy nhiên, thực tế có nhiều hạng mục sửa chữa nhỏ, đơn giản có thể được thực hiện ngay tại bến, cảng.

- Thời gian qua nhiều cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp đã triển khai các dự án đầu tư đóng mới tàu biển, trong đó Bộ Xây dựng, Cục HHĐTVN và các đơn vị ngành hàng hải đã triển khai nhiều dự án đóng mới tàu biển sử dụng vốn ngân sách Nhà nước và sẽ tiếp tục có nhiều dự án tương tự trong thời gian tới. Dự án đầu tư đóng mới tàu biển có những đặc thù riêng so với các dự án đầu tư khác.

Tuy nhiên, pháp luật hiện hành chưa có quy định cụ thể đối với công tác quản lý và thực hiện các dự án đầu tư đóng mới tàu biển, đặc biệt quy định quản lý chi phí đầu tư đối với các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp có dự án đóng mới tàu biển sử dụng vốn ngân sách nhà nước, vốn từ nguồn thu hợp pháp theo quy định của pháp luật của các cơ quan nhà nước, đơn vị sự nghiệp công lập. Quá trình triển khai các dự án đóng mới tàu biển, các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp phải vận dụng quy định pháp luật về xây dựng để thực hiện. Tuy nhiên, pháp luật về xây dựng chưa phản ánh đầy đủ tính đặc thù của dự án đóng mới tàu biển.

b) Với phương tiện thủy nội địa

- Trong thiết bị của phương tiện thủy nội địa có chất một số chất gây ô nhiễm môi trường, khi thực hiện phá dỡ không theo các quy chuẩn, tiêu chuẩn sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến môi trường cũng như các cam kết của Việt Nam trong việc bảo vệ môi trường. Tuy nhiên, tại Luật Giao thông ĐTNĐ hiện nay chưa có quy định về việc phá dỡ phương tiện thủy nội địa.

- Ngoài ra, hiện nay, các động cơ sử dụng trên phương tiện thủy nội địa rất đa dạng, có động cơ được nhà sản xuất thể hiện thông số theo kW, có động cơ thì thể

hiện theo CV, Hp. Theo quy định của Luật Đo lường và các Nghị định hướng dẫn thực hiện⁸⁴ thì đơn vị đo pháp định đối với công suất là kW. Trong khi Luật GTĐTND hiện nay đang quy định đơn vị đo công suất của động cơ sử dụng trên phương tiện thủy nội địa là sức ngựa. Như vậy, quy định tại Luật GTĐTND hiện nay là chưa phù hợp, gây khó khăn trong công tác đăng kiểm phương tiện. Ngoài ra, quy định này cũng thiếu tính đồng bộ với quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam (Bộ luật Hàng hải Việt Nam đã quy định đối với phương tiện dựa trên công suất máy chính là kW).

2.3.8. Quy định về tàu lặn, phương tiện vui chơi, giải trí dưới nước

a) Đối với tàu lặn

Theo quy định tại Điều 13 Bộ luật, tàu lặn không phải là tàu biển. Do đó, khoản 1 Điều 1 Bộ luật quy định “*tàu lặn chỉ áp dụng trong trường hợp có quy định cụ thể tại Bộ luật này*”. Đồng thời, tại một số điều khoản của Bộ luật đã có quy định chi tiết áp dụng đối với tàu lặn như: khái niệm tàu lặn tại khoản 4 Điều 4, đăng ký tàu lặn tại Điều 27, đăng kiểm tàu lặn tại Điều 32, chỉ dẫn của các báo hiệu hàng hải và chấp hành quy tắc phòng ngừa đâm va tại Điều 105, đại lý tại Điều 243, hoa tiêu tại Điều 255, lai dất tại Điều 263, cứu hộ hàng hải tại Điều 275, quy định tai nạn đâm va tại Điều 291. Ngoài ra, một số nội dung về đăng ký tàu lặn đã được quy định tại Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 13/11/2020 về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.

Mặc dù tàu lặn là hoạt động đặc thù, khác biệt với các loại hình khác. Tuy nhiên, tại Bộ luật 2015 và các văn bản hướng dẫn thi hành chưa có các quy định đặc thù cho loại phương tiện này (như chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên tàu lặn, chương trình đào tạo thuyền viên tàu lặn, phương án tìm kiếm cứu nạn dưới mặt nước, thu phí đối với hoạt động của tàu lặn, về việc cấp phép cho tàu lặn vào, rời cảng biển...).

Hiện nay, loại hình tàu lặn này đã được doanh nghiệp đưa về khai thác tại Việt Nam để phục vụ nhu cầu du lịch (tại Nha Trang). Do chưa có một số quy định cụ thể, trên cơ sở đề xuất kiến nghị của doanh nghiệp, Bộ Xây dựng đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép áp dụng thí điểm hoạt động tàu lặn và được chấp thuận thời gian áp dụng thí điểm từ tháng 02/2021 đến thời gian thí điểm tối đa đến hết ngày 30/3/2025. Kết quả triển khai thực hiện thí điểm làm cơ sở để bổ sung các quy định nêu trên tại Bộ luật cho phù hợp với thực tiễn.

b) Đối với phương tiện vui chơi, giải trí dưới nước

⁸⁴ Nghị định số 86/2012/NĐ-CP ngày 19/10/2012.

Trên thực tế hiện nay đã xuất hiện nhiều loại hình phương tiện vui chơi giải trí dưới nước như: mô tô nước, xe đạp nước, ca nô kéo dù bay, kéo phao chuỗi... và ngày càng trở nên phổ biến, phát triển mạnh mẽ, đa dạng, phong phú tại các khu du lịch, bãi biển, mặt nước ven biển, hồ tự nhiên, hồ nhân tạo,... Để quản lý hoạt động loại hình này, Chính phủ đã ban hành Nghị số 48/2019/NĐ-CP ngày 05/6/2019 quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước và được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 19/2024/NĐ-CP ngày 23/02/2024. Tuy nhiên, tại Luật Giao thông ĐTNĐ chưa có các quy định cho loại hình phương tiện đặc thù này. Do đó, khi các phương tiện này nhập khẩu về Việt Nam vẫn phải áp dụng các quy định chung (về định biên thuyền viên, đăng ký, đăng kiểm, thủ tục đến, rời bến, ...) như các phương tiện hoạt động với mục đích kinh doanh thương mại. Điều này gây ra những khó khăn cho các tổ chức, cá nhân thực hiện.

Đây đồng thời là nội dung được Bộ Công an kiến nghị xử lý và được Bộ Tư pháp tổng hợp, báo cáo Chính phủ tại Báo cáo số 76-BC/ĐU ngày 02/8/2025 của Đảng ủy Bộ Tư pháp.

2.3.9. Quy định về hoạt động vận tải

a) Vận tải biển và dịch vụ hỗ trợ vận tải biển

- Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển:

Tổ chức hàng hải quốc tế IMO đã ban hành Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển, 1974 (SOLAS), đã được sửa đổi, theo đó quy định tại các điều khoản bắt buộc quản lý việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm ở dạng đóng gói hoặc ở dạng rắn với số lượng lớn. Các quy định này được cụ thể bởi Bộ luật quốc tế về vận chuyển hàng nguy hiểm (IMDG Code). IMDG Code được thiết kế để giảm thiểu nguy cơ tai nạn, bảo vệ môi trường và đảm bảo an toàn cho những người tham gia vào hoạt động vận chuyển hàng hóa nguy hiểm dạng đóng kiện bằng tàu biển. Những quy định trong IMDG Code đề cập đến các loại hàng hóa nguy hiểm, bao gồm chất dễ cháy, chất độc hại, chất nổ, chất ô nhiễm môi trường và các vật liệu phóng xạ. IMDG code yêu cầu các nhà sản xuất và vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trên biển phải tuân thủ các quy định về đóng gói, đánh dấu và vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, cũng như thông báo cho những người tham gia vào quá trình vận chuyển về các loại hàng hóa nguy hiểm được vận chuyển trên tàu. IMDG Code cung cấp cho những người tham gia vào hoạt động vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trên biển các thông tin và hướng dẫn về an toàn, bảo vệ môi trường và cứu hộ trong trường hợp xảy ra sự cố. Vận tải biển chuyên chở 90% tổng khối lượng hàng hóa thương mại toàn cầu, do đó vận tải biển có một vai trò rất quan trọng trong chuỗi cung ứng logistics. Tại Bộ luật 2015 (Điều 155)

đã quy định một số nội dung liên quan đến vận chuyển hàng hóa nguy hiểm. Tuy nhiên, chưa đầy đủ, cụ thể so với các quy định của IMO. Việc nội luật hóa các quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển theo quy định của IMDG code mà Việt Nam là thành viên là bắt buộc và cần thiết để đảm bảo an toàn cho quá trình vận tải lưu thông hàng hóa.

- Lai dặt tàu biển:

Tại Điều 257 Bộ luật 2015 quy định điều kiện kinh doanh dịch vụ lai dặt tàu biển phải có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ lai dặt tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế. Tuy nhiên, để tạo thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân, cần nghiên cứu theo hướng bãi bỏ điều kiện kinh doanh dịch vụ lai dặt tàu biển phải có người chuyên trách thực hiện khai thác dịch vụ lai dặt tàu biển và người chuyên trách công tác pháp chế để doanh nghiệp tự quyết định. Nội dung này đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1977/QĐ-TTg ngày 24/11/2021 phê duyệt phương án cắt giảm, đơn giản hóa quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh thuộc chức năng quản lý của Bộ Giao thông vận tải.

- Dịch vụ hoa tiêu hàng hải:

+ Về mô hình tổ chức hoạt động: Theo quy định tại Luật Đầu tư năm 2020, dịch vụ hoa tiêu hàng hải thuộc dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải là ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Các điều kiện về tổ chức và vốn của doanh nghiệp hoa tiêu được quy định tại Điều 17 Nghị định số 70/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ quy định về điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải và các sửa đổi, bổ sung, cụ thể: “*Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải là doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật, do Nhà nước nắm giữ tối thiểu 75% vốn điều lệ*”.

Theo quy định tại Điều 248 Bộ luật 2015 quy định: “*Tổ chức hoa tiêu hàng hải là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ dẫn tàu thuyền đến, rời cảng biển, hoạt động trong vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc của Việt Nam*”.

Hiện nay ở nước ta có 05 tổ chức hoa tiêu hàng hải bao gồm: Công ty TNHH MTV Hoa tiêu hàng hải Miền Bắc (thuộc Tổng Công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Miền Bắc trực thuộc Bộ Xây dựng); Công ty TNHH MTV Hoa tiêu hàng hải Miền Nam (thuộc Tổng Công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Miền Nam trực thuộc Bộ Xây dựng); Công ty TNHH MTV hoa tiêu hàng hải Tân Cảng (thuộc Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn trực thuộc Bộ Quốc phòng); Công ty CP Dịch vụ và Vận tải biển Vũng Tàu (thuộc UBND Tỉnh Bà Rịa- Vũng Tàu); Công ty TNHH MTV hoa tiêu hàng hải TKV (thuộc Tập đoàn than và khoáng sản trực thuộc Bộ Công thương). Các tổ chức này chịu sự quản lý điều hành của nhiều cơ quan khác

nhau, cụ thể ba Bộ và một UBND dẫn đến việc phân cấp quản lý chưa được thống nhất, gây khó khăn cho các công ty hoa tiêu. Theo Nghị quyết số 18- NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban chấp hành trung ương thực hiện nguyên tắc một cơ quan thực hiện nhiều việc và một việc chỉ giao cho một cơ quan chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính. Mô hình và quy mô tổ chức bộ máy phải phù hợp với tính chất, đặc điểm, chức năng, nhiệm vụ của từng cơ quan, đơn vị, địa phương.

+ Về cung cấp dịch vụ hoa tiêu: Hiện nay mỗi công ty hoa tiêu có quy trình nghiệp vụ cung ứng dịch vụ hoa tiêu hàng hải được công ty xây dựng riêng cho đơn vị mình để tổ chức cung cấp dịch vụ hoa tiêu, qua đánh giá các quy trình này mặc dù đều tuân thủ các quy định pháp luật về cung ứng dịch vụ hoa tiêu hàng hải nhưng có những điểm khác nhau tùy vào đặc điểm tổ chức và hoạt động của mỗi công ty hoa tiêu.

+ Chênh lệch thu nhập của người lao động: Lương, thu nhập người lao động, nhất là các hoa tiêu hàng hải có sự chênh lệch lớn giữa các công ty hoa tiêu do bất cập giữa giá tàu nội và tàu ngoại, các tuyến hoa tiêu nên một số đơn vị có tuyến nội địa nhiều doanh thu từ dịch vụ hoa tiêu không đủ để đảm bảo hoạt động và phát triển công ty làm ảnh hưởng đến thu nhập và các chế độ chính sách đãi ngộ đối với người lao động, chưa khuyến khích, động viên và thu hút được hoa tiêu giỏi về làm việc.

+ Đào tạo, phát triển nguồn nhân lực: Chưa có sự đào tạo đồng bộ, thống nhất giữa các công ty hoa tiêu bởi vì chi phí đào tạo của các đơn vị được trích từ nguồn chi phí quản lý nên đối với những đơn vị khó khăn về tài chính công tác đào tạo phát triển nguồn nhân lực còn hạn chế đặc biệt đối với việc tham gia các khóa đào tạo, tập huấn tại nước ngoài. Việc tổ chức đào tạo, huấn luyện hoa tiêu dẫn tàu tại các công ty còn những khác biệt và hạn chế do đặc thù vùng hoạt động và các tuyến dẫn tàu của mỗi công ty.

Theo quy định của Công ước quốc tế (IMO), một cơ sở đào tạo hoa tiêu cần phải có các trang thiết bị, bao gồm: i) Phòng học lý thuyết: Phải có đủ diện tích, hệ thống chiếu sáng và thiết bị hỗ trợ như bảng, máy chiếu, màn hình, hệ thống âm thanh và các thiết bị điện tử cần thiết để truyền tải nội dung học; ii) Phòng thực hành mô phỏng: Được trang bị hệ thống mô phỏng hàng hải, mô phỏng buồng lái hoặc mô phỏng điều khiển tàu. Các phần mềm mô phỏng này giúp học viên luyện tập kỹ năng điều động tàu, xử lý tình huống thực tế trong điều kiện an toàn; iii) Phòng mô phỏng ra-đa và ECDIS: Được trang bị các hệ thống mô phỏng ra-đa và ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) để học viên có thể luyện tập kỹ năng điều động tàu và quản lý thông tin trên biển; iv) Thiết bị thực tế: Bao gồm các mô hình tàu, thiết bị điều động tàu (như la bàn, máy đo độ

sâu, radar, AIS) nhằm cung cấp kỹ năng thực hành với các thiết bị thực tế; v) Chương trình giảng dạy: Được xây dựng dựa trên tiêu chuẩn quốc tế (như STCW - Công ước quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên); vii) Giảng viên, huấn luyện viên phải đáp ứng các yêu cầu của Công ước quốc tế.

+ Vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc: theo quy định tại Thông tư số 43/2018/TT-BGTVT ngày 01/8/2024 quy định có 08 vùng hoạt động trên cả nước. Mỗi vùng được giao cho từ 1 đến 2 công ty hoa tiêu thực hiện dịch vụ hoa tiêu hàng hải, tuy nhiên có một số vùng hoa tiêu bắt buộc có số lượng tàu ít, nguồn thu giảm, việc tuyển dụng hoa tiêu gặp nhiều khó khăn, mức thu nhập của hoa tiêu không đảm bảo, có hiện tượng chạy sang vùng hoa tiêu khác.

+ Giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải: Theo Điều 247 Bộ luật 2015 quy định về chế độ hoa tiêu hàng hải tại Việt Nam, việc sử dụng dịch vụ hoa tiêu hàng hải là bắt buộc với hầu hết các tàu thuyền, chỉ miễn đối với các tàu thuyền thuộc một số trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 247 Bộ luật. Như vậy, dịch vụ hoa tiêu hàng hải là dịch vụ bắt buộc các tàu thuyền phải sử dụng. Tuy nhiên, cơ chế thu của loại hình dịch vụ này lại có sự khác nhau qua từng giai đoạn:

Cơ chế thu phí hoa tiêu từ năm 2001 đến 01/01/2017: Tính từ năm 2001 khi có Pháp lệnh Phí và lệ phí, phí hoa tiêu hàng hải đã được nhà nước xác định xuyên suốt theo cơ chế phí và được Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định tại các Quyết định số: 61/2003/QĐ-BTC ngày 25/4/2023; Quyết định số: 62/2003/QĐ-BTC ngày 25/4/2023 (phí quốc tế, phí nội địa); Thông tư số 01/2016/TT-BTC ngày 5/11/2016.

Cơ chế thu giá hoa tiêu từ ngày 01/01/2017: Theo quy định tại Bộ luật 2015, Luật Phí và lệ phí năm 2015, phí hoa tiêu hàng hải chuyển thành giá hoa tiêu hàng hải (không còn trong danh mục phí, lệ phí do Bộ Tài chính quản lý). Hiện nay, theo quy định tại Luật Giá 2023, Bộ Xây dựng định giá tối đa đối với giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải. Trên cơ sở Luật Giá 2023, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 12/2024/TT-BGTVT ngày 15/5/2024 quy định cơ chế, chính sách quản lý giá dịch vụ tại cảng biển Việt Nam và Quyết định số 814/QĐ-BGTVT ngày 01/7/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành giá tối đa dịch vụ hoa tiêu hàng hải tại cảng biển Việt Nam.

Như vậy, sau 14 năm được quản lý ở cơ chế phí thì khoản thu dịch vụ hoa tiêu hàng hải đã trở thành giá từ năm 2017 đến nay. Tuy nhiên, sau quá trình chuyển đổi từ cơ chế phí hoa tiêu sang cơ chế giá hoa tiêu, thực tế đã phát sinh một số bất cập, cụ thể như sau:

i) Khoản thu giá dịch vụ cung cấp dịch vụ hoa tiêu mang tính độc quyền, không có lựa chọn khác về đối tượng cung cấp dịch vụ, không có cạnh tranh về giá về bản chất sẽ là khoản phí dịch vụ do Nhà nước quy định đối với dịch vụ công (không phải là hàng hóa được quyền lựa chọn của người tiêu dùng xét trên các yếu tố như: chất lượng hàng hóa, nhu cầu tiêu dùng và mức giá theo các quy luật cung - cầu; quy luật giá trị vốn có của giá cả hàng hóa);

ii) Đối với quy định là giá hoa tiêu và nguồn thu từ dịch vụ này là doanh thu của các công ty hoa tiêu, Nhà nước không có quyền can thiệp vào lợi nhuận sau khi đã trích nộp thuế thu nhập doanh nghiệp của các công ty theo quy định của pháp luật. Nếu quy định cơ chế thu phí dịch vụ hoa tiêu, Nhà nước sẽ linh hoạt khi ban hành mức thu, đảm bảo mức thu phù hợp với sự phát triển kinh tế hàng hải của từng khu vực, theo thời kỳ; khi là phí hoa tiêu Nhà nước có thể chủ động ban hành cơ chế miễn, giảm phí rộng hơn so với quy định là giá (ví dụ như giảm phí hoa tiêu có thời hạn nhằm khuyến khích tàu lớn vào các cảng như Lạch Huyện, Cái Mép-Thị Vải hiện nay và Cần Giờ, Trần Đề hoặc cảng khác sau này của Việt Nam, đồng thời có cơ chế điều tiết số thu phí từ tuyến dẫn tàu khác để bù đắp hao phí, chi phí cần thiết của tổ chức hoa tiêu do bị ảnh hưởng trực tiếp của việc giảm phí).

- *Dịch vụ đại lý tàu biển*: Dịch vụ đại lý tàu biển được quy định tại Điều 242 Bộ luật; Điều 11, 12 Chương III Nghị định số 160/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 và Nghị định 147/2018/NĐ-CP. Theo quy định tại Luật Đầu tư năm 2020, kinh doanh đại lý tàu biển không còn trong danh mục mục ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Vì vậy, hiện đang có sự chưa thống nhất giữa hệ thống pháp luật chuyên ngành hàng hải và Luật Đầu tư về dịch vụ đại lý tàu biển.

b) Về vận tải đường thủy nội địa

Hiện nay loại hình tuyến buýt đường thủy và phương tiện hoạt động trên tuyến là hoạt động vận tải thủy mới, đang được áp dụng tại Thành phố Hồ Chí Minh. Đây là hoạt động vận tải thủy có những đặc thù so với hoạt động vận tải thủy nói chung, phương tiện dừng đỗ liên tục ở các địa điểm khác nhau. Qua quá trình áp dụng cho thấy, hoạt động vận tải thủy mới này có nhiều ưu điểm góp phần giảm tải cho đường bộ, ít gây ô nhiễm môi trường, giá thành rẻ. Tuy nhiên, tại Luật Giao thông ĐTNĐ chưa có quy định cụ thể về loại hình hoạt động này.

2.3.10. Các quy định về an toàn, an ninh, cứu hộ, cứu nạn và bảo vệ môi trường

- Về xác định tai nạn hàng hải

Tại Điều 123 Bộ luật 2015 quy định “*Tai nạn hàng hải là sự kiện liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển gây ra một trong những hậu quả sau: làm*

chết người, mất tích, bị thương nặng; làm cho tàu biển đắm va; hư hỏng nghiêm trọng đến cấu trúc tàu; làm cho tàu mất tích, chìm đắm, mắc cạn, mất khả năng điều động; làm hư hỏng kết cấu hạ tầng hàng hải hoặc gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng”.

Theo quy định của IMO tại Bộ luật về các tiêu chuẩn và khuyến nghị quốc tế đối với hoạt động điều tra tai nạn hoặc sự cố hàng hải thì việc xác định tai nạn hàng hải không bao gồm trường hợp tàu mất tích. Tai nạn hàng hải được định nghĩa theo Bộ luật này gồm một hoặc 1 chuỗi sự kiện liên quan đến hoạt động của tàu dẫn đến: người chết/ mất tích, người bị thương tích nghiêm trọng; tàu chìm đắm; tàu bị hư hỏng, tàu mắc cạn hoặc mất khả năng hoạt động, gây thiệt hại với cơ sở hạ tầng hàng hải, gây ô nhiễm môi trường. Trên thực tế, việc xác định tai nạn hàng hải đối với tàu biển mất tích là bất khả thi do không tìm thấy bất kỳ nhân chứng, vật chứng để khẳng định tai nạn đã xảy ra.

- Về truyền phát thông tin an ninh hàng hải

Tại Điều 107 Bộ luật 2015 quy định truyền phát thông tin an ninh hàng hải chỉ áp dụng với đối tượng là tàu biển. Tuy nhiên, theo Mục 13 khoản 1 Quy định 1 Chương XI-2 Công ước SOLAS định nghĩa về sự cố an ninh là bất kỳ hành động hoặc tình huống khả nghi nào mà đe dọa đến an ninh của tàu biển, bao gồm cả gián điệp và tàu cao tốc hoặc cơ sở cảng hoặc bất cứ giao tiếp tàu - cảng, giao tiếp tàu - tàu; Khoản 2 Quy định 3 Chương XI-2 Công ước SOLAS quy định Chính phủ ký kết phải thiết lập các cấp độ an ninh và đảm bảo cung cấp thông tin về cấp độ an ninh cho các cơ sở cảng trong quốc gia của mình và cung cấp thông tin về cấp độ an ninh đối với tàu trước khi vào cảng thì khi có bất cứ thay đổi nào về cấp độ an ninh, thông tin về cấp độ an ninh phải được cập nhật ngay lập tức. Đồng thời, Mục 7 khoản 2 Điều 14 phần A của Bộ luật ISPS quy định về hành động “đảm bảo việc trao đổi thông tin an ninh sẵn sàng” phải được thực hiện thông qua các biện pháp phù hợp trong tất cả các bến cảng để nhận biết và thực hiện các biện pháp phòng ngừa sự cố an ninh; Mục 11 Điều 15 Phần B của Bộ luật ISPS quy định một số sự cố an ninh hàng hải tại cảng biển gồm: thiệt hại hoặc phá hủy bến cảng hoặc tàu, ví dụ bằng chất nổ, đốt, phá hoại; chặn cướp hoặc bắt cóc tàu hoặc người trên tàu; xáo trộn hàng hóa hoặc đồ dự trữ trên tàu, can thiệp vào các thiết bị hoặc hệ thống quan trọng trên tàu; tiếp cận hoặc sử dụng trái phép, bao gồm cả việc có người vượt biên trái phép; buôn lậu vũ khí hoặc thiết bị, kể cả vũ khí hủy diệt hàng loạt;... Như vậy, so với quy định của Công ước SOLAS, quy định tại Bộ luật còn thiếu đối tượng truyền phát thông tin an ninh hàng hải là cảng biển.

- Về bảo đảm an toàn hàng hải

Tại khoản 3 Điều 108 Bộ luật 2015 quy định những nội dung về dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải. Tuy nhiên, trên thực tiễn phát sinh một số dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải như dịch vụ giám sát và điều phối giao thông hàng hải - VTS, hệ thống đài thông tin điện tử, hệ thống trạm bờ DGPS; mạng lưới khí tượng thủy văn chuyên ngành hàng hải; công tác nạo vét duy tu luồng hàng hải công cộng để đảm bảo độ sâu của luồng theo chuẩn tắc thiết kế...mà chưa có quy định tại Bộ luật 2015.

- Kiểm tra tàu biển

Tại khoản 1 Điều 113 Bộ luật 2015 quy định: “*Tàu biển khi hoạt động tại vùng nước cảng biển, nội thủy và lãnh hải Việt Nam phải chịu sự thanh tra, kiểm tra của Thanh tra hàng hải và Cảng vụ hàng hải về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên*”.

Trên thực tế, tàu thuyền vào rời cảng biển, hoạt động trên vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam không chỉ là tàu biển mà còn có các phương tiện thủy nội địa. Từ năm 2016 đến nay, các Cảng vụ hàng hải đã tiến hành kiểm tra rất nhiều phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB vào, rời cảng biển với mục đích nâng cao công tác an toàn, đảm bảo an toàn sinh mạng cho thuyền viên và tài sản của con người trên biển. Do đó, cần thiết phải xây dựng các quy định khung để làm tiền đề cho việc xây dựng chi tiết các quy định cụ thể về việc kiểm tra an toàn đối với đối tượng tàu biển Việt Nam và phương tiện VR-SB hoạt động trong vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam.

- Về hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu hàng hải:

Trong thời gian vừa qua, Đảng, Quốc hội và Chính phủ đã ban hành nhiều Nghị quyết, chiến lược, quy hoạch về ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số với ba trụ cột chính trong quá trình chuyển đổi số là chính phủ số, kinh tế số và xã hội số. Theo đó, các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải cũng đã triển khai ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số trong thực hiện giải quyết thủ tục hành chính về đăng ký tàu biển, quản lý thuyền viên, cấp phép cho tàu thuyền vào, rời cảng biển, ...nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp, giúp giảm thiểu thời gian, giấy tờ, công khai, minh bạch trong việc thực hiện thủ tục hành chính; đồng thời cũng đã triển khai nhiều ứng dụng, công nghệ để đáp ứng việc quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải như: Hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải (VTS), Hệ thống nhận dạng tự động (AIS), Đài thông tin vệ tinh mặt đất Inmarsat Hải Phòng, Đài thông tin nhận dạng và truy theo tầm xa (LRIT), Đài thông tin vệ tinh thế hệ mới MEOLUT, Hệ thống

giám sát, điều khiển từ xa phao, tiêu báo hiệu hàng hải, Hiện nay, nền tảng cảng biển số được xác định là một trong 38 Nền tảng số quốc gia. Tuy nhiên, tại Bộ luật 2015 chưa có các quy định cụ thể về quản lý, khai thác, bảo mật các thông tin, cơ sở dữ liệu hàng hải. Vì vậy, cần thiết phải nghiên cứu, bổ sung các quy định về quản lý, khai thác, bảo mật các thông tin, cơ sở dữ liệu hàng hải và cơ chế, chính sách để thúc đẩy chuyển đổi số trong hoạt động hàng hải.

- Bảo vệ môi trường:

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

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

- Về quy tắc giao thông và tín hiệu của phương tiện tại Luật Giao thông đường thủy nội địa:

Hiện nay, Luật Giao thông ĐTNĐ dành 01 Chương (Chương V, từ Điều 36 đến Điều 68) quy định về quy tắc giao thông và tín hiệu giao thông. Theo đó, các nội dung quy định về quy tắc giao thông và tín hiệu của phương tiện được quy định cụ thể và chi tiết. Tuy nhiên, điều này gây nên những bất cập do các quy tắc giao thông ĐTNĐ phải đảm bảo tương thích với lĩnh vực hàng hải, nhất là từ khi hoạt động vận tải từ sông ra biển và từ biển vào sâu trong nội địa ngày một tăng. Đồng thời, các quy tắc giao thông trong lĩnh vực hàng hải phải cập nhật thường xuyên theo quy định tại Công ước quốc tế COLREG 72 (và các sửa đổi, bổ sung). Mặt khác, các quy tắc giao thông quy định tại Luật Giao thông ĐTNĐ có sự khác biệt so với quy định tại Công ước quốc tế COLREG 7285 và các quy tắc này hoàn toàn mang tính kỹ thuật, do đó cần được xem xét, nghiên cứu để quy định nội dung này tại Luật cho phù hợp hơn.

- Quy định về mặc áo phao:

Trên thực tiễn, cơ quan, đơn vị, các ngành từ Trung ương tới địa phương đều cố gắng, nỗ lực phòng ngừa đuối nước trên lĩnh vực giao thông đường thủy nhưng những vụ tai nạn cũng như đuối nước vẫn xảy ra. Khi xảy ra tai nạn, phần lớn số người trên phương tiện bị chết là do không mặc áo phao hoặc không sử dụng cụ nổi cứu sinh cá nhân. Tuy nhiên, tại Luật Giao thông ĐTNĐ chưa có các quy định về việc bắt buộc hành khách phải mặc áo phao hoặc sử dụng dụng cụ nổi cứu sinh cá nhân đối với loại phương tiện có trọng tải toàn phần đến 15 tấn hoặc có sức chở đến 12 người hoặc phương tiện vận tải hành khách ngang sông.

3. Khó khăn, vướng mắc và nguyên nhân

3.1. Khó khăn, vướng mắc

- Một số quy định tại các văn bản QPPL trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa chưa theo kịp sự phát triển nhanh, mạnh của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra trong công tác quản lý hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa.

Với xu thế các quốc gia chuyển đổi chiến lược hợp tác không biên giới, cùng với việc khoa học kỹ thuật ngày càng phát triển, các phương tiện công nghệ mới xuất hiện, việc nhanh chóng hội nhập để cùng cam kết sử dụng nguyên liệu sạch, nguyên liệu tái tạo là xu thế phát triển và yêu cầu của thế giới. Tại Hội nghị thượng đỉnh trong khuôn khổ Hội nghị Liên hợp quốc về biển đổi khí hậu lần thứ

⁸⁵ Như các quy định xác định tốc độ an toàn; quy định về nguy cơ đâm va; điều động tránh va; hành trình trên hệ thống phân luồng; quy định tàu thuyền vượt; hành động của tàu thuyền phải nhường đường; hành động của tàu thuyền được nhường đường, báo hiệu,...

26 (COP 26), Việt Nam đã cam kết phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050. Do đó, yêu cầu đặt ra cần phải có các quy định để cụ thể hóa các nội dung này.

Ngoài ra, Việt Nam là quốc gia thành viên của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã cơ bản gia nhập các công ước quốc tế của IMO. Một số sửa đổi, bổ sung Công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên có hiệu lực bắt buộc nên yêu cầu phải nội luật hóa các quy định công ước để triển khai thực hiện. Bên cạnh đó, việc thực thi Công ước do mỗi quốc gia có định hướng quy định riêng nhưng sự hiện diện của Việt Nam với các quốc gia thành viên còn hạn chế nên phần nào gây khó khăn, thiệt hại và ảnh hưởng đến sự phát triển và hội nhập của ngành hàng hải.

- Chính sách của Nhà nước về phát triển hàng hải: tại Bộ luật 2015 chưa có các quy định, chính sách cụ thể để khuyến khích phát triển phương thức quản lý điện tử, hoạt động trên môi trường số trong lĩnh vực hàng hải. Hiện nay, ngành Hàng hải thế giới đang ghi nhận nhiều tín hiệu tích cực trong quá trình chuyển dịch mạnh mẽ sang phát triển xanh. Vận tải hàng hải có thể đạt được phát thải ròng bằng 0 thông qua chuyển đổi sang các tàu chạy bằng nhiên liệu thay thế có mức phát thải thấp hoặc bằng không (ví dụ như nhiên liệu amoniac, hydro) hoặc sử dụng ắc quy (pin nhiên liệu) hiệu quả cao, đồng thời với mạng lưới cảng phi các-bon như xây dựng cảng xanh, thông minh ứng dụng trí tuệ nhân tạo và chuyển đổi số trong vận tải biển, vận tải biển xanh, sử dụng nhiên liệu sạch. Tuy nhiên hiện nay, các quy định pháp luật về hàng hải chưa có quy định về biến đổi khí hậu, chuyển đổi xanh và giảm phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực hàng hải, cũng như chưa có các cơ chế chính sách của nhà nước để hỗ trợ, khuyến khích, thúc đẩy doanh nghiệp hàng hải chuyển đổi xanh và giảm phát thải khí nhà kính. Các quy định này cần được phải được bổ sung cho phù hợp với thực tế hoạt động và đáp ứng yêu cầu về xu hướng phát triển xanh của thế giới.

- Nguồn lực đầu tư cho phát triển ngành hàng hải và đường thủy nội địa còn chưa tương xứng với nhu cầu.

Như đã thống kê, trong giai đoạn 2011-2020, số vốn đầu tư lĩnh vực giao thông vận tải đường thủy nội địa (chỉ đạt 7,5% so với tổng vốn đầu tư toàn ngành và nếu tính riêng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước thì nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước cho lĩnh vực giao thông ĐTNĐ chỉ đạt 2,8% so với tổng vốn đầu tư cho toàn ngành. Với mức đầu tư như vậy, tỷ lệ vốn đầu tư cho lĩnh vực giao thông ĐTNĐ chỉ đạt khoảng 68% so với nhu cầu vốn trên thực tế. Đối với hạ tầng cảng, bến thủy nội địa, nguồn vốn đầu tư chủ yếu được huy động từ nguồn xã hội hoá do cá nhân, tổ chức tự đầu tư, xây dựng và quản lý khai thác.

Trong lĩnh vực hàng hải, thực tế huy động nguồn lực đầu tư giai đoạn 2011 - 2020 về vốn ngân sách đạt 57-71% nhu cầu, nhu cầu và bố trí vốn bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải khoảng 51% so với nhu cầu đầu tư.

- Về quy hoạch: Hiện nay, quy định pháp luật về quy hoạch cảng biển đang tồn tại sự chồng chéo giữa các cấp quy hoạch, thay đổi thẩm quyền phê duyệt theo các văn bản pháp lý mới như Luật Quy hoạch và Nghị định số 144/2025/NĐ-CP, gây khó khăn trong tổ chức thực hiện và tiêu tốn nhiều nguồn lực. Việc duy trì ba cấp quy hoạch trong lĩnh vực hàng hải, trong đó có hai cấp chi tiết, dẫn đến sự trùng lặp nội dung và làm giảm tính linh hoạt trong điều hành quy hoạch. Trong khi đó, lĩnh vực đường thủy nội địa chỉ có một quy hoạch ngành quốc gia, chưa có quy hoạch kỹ thuật chuyên ngành để cụ thể hóa, dẫn đến hạn chế trong việc xác định vị trí đầu tư, thu hút nguồn lực xã hội hóa và phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa hiện đại, thân thiện môi trường.

Thực tế cho thấy, nhiều địa phương có tiềm năng phát triển cảng thủy nội địa với quy mô lớn, cơ giới hóa cao, nhưng lại gặp khó khăn trong việc tích hợp vào các quy hoạch cấp tỉnh, quy hoạch phân khu hay quy hoạch chi tiết do thiếu quy hoạch chuyên ngành làm cơ sở pháp lý.

- Vẫn còn sự chồng chéo và phân tán trong quy định, đặc biệt đối với các loại tàu hoạt động hỗn hợp sông – biển (VR-SB), gây khó khăn cho công tác quản lý, đăng kiểm, bảo đảm an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường.

- Tình trạng thiếu hụt nguồn nhân lực, đặc biệt là nhân lực chất lượng cao: Ngành hàng hải, đường thủy nội địa là ngành đặc thù, môi trường làm việc khắc nghiệt, vất vả, phải xa gia đình, thu nhập thấp hơn so với các ngành nghề khác. Điều này dẫn đến sự suy giảm, thiếu hụt về nguồn nhân lực hàng hải, đường thủy nội địa. Bên cạnh đó, tại một số huyện miền núi, phần lớn những người hành nghề trong lĩnh vực giao thông đường thủy có đời sống kinh tế khó khăn, trình độ văn hóa thấp nên việc theo học các lớp đào tạo để được cấp bằng, chứng chỉ chuyên môn thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa là rất khó khăn.

- Việc áp dụng các biện pháp ngăn chặn và bảo đảm việc xử phạt vi phạm hành chính trên ĐTNĐ còn khó khăn do trên đường thủy chưa có nơi “hạ tải”, “xuống khách” và chưa có cảng, bến tạm giữ phương tiện thủy nội địa, chưa có giá trông giữ tang vật, phương tiện thủy vi phạm nên tính răn đe còn chưa cao. Việc kết nối, chia sẻ cơ sở dữ liệu giữa các bộ, ngành như: hệ thống cơ sở dữ liệu đăng ký, quản lý phương tiện thủy nội địa; hệ thống cơ sở dữ liệu đăng kiểm phương tiện thủy; hệ thống quản lý giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn; xử lý vi phạm hành chính về trật tự an toàn giao thông đường thủy... còn hạn chế.

3.2. Nguyên nhân khó khăn, vướng mắc

- Thời gian gần đây, tình hình thế giới cũng như trong nước có nhiều biến động lớn, ảnh hưởng của các xung đột, biến động chính trị, bệnh dịch, thiên tai đã thay đổi phương thức quản lý, sản xuất, kinh doanh, tác động trực tiếp đến hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa.

- Công tác lập và triển khai quy hoạch tổng thể của ngành đã được thực hiện từ lâu, mang lại hiệu quả tốt trong công tác quản lý nhưng vẫn còn hạn chế, cụ thể:

+ Công tác quy hoạch của nhiều địa phương chưa thật sự chú trọng đến lĩnh vực đường thủy, nhất là quy hoạch khu dân cư, hệ thống, cảng, bến thủy nội địa để bố cục hàng hóa, hành khách, kết nối các loại hình giao thông đường bộ, đường sắt, dẫn tới chưa phát huy tốt vai trò vận tải thủy nội địa.

+ Trong lĩnh vực hàng hải, nguồn lực đầu tư bị phụ thuộc theo các nhà đầu tư, hậu quả là sau một thời gian dài, các tỉnh thành đang có xu hướng muốn đầu tư ở ạt không theo nhu cầu thực tế, gây lãng phí.

- Nguồn vốn ngân sách nhà nước chi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng còn hạn chế trong khi nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa trong toàn quốc là rất lớn, chưa đồng đều về chất lượng giữa bối cảnh tăng trưởng vận tải hàng hải, đường thủy nội địa ở mức cao và hạ tầng chưa đảm bảo với đòi hỏi của nhu cầu phát triển. Ngân sách nhà nước dành cho công tác đào tạo phát triển nhân lực còn hạn chế, chưa đảm bảo chế độ đãi ngộ và thu hút các nhân lực có năng lực.

- Ý thức chấp hành pháp luật hàng hải, giao thông đường thủy nội địa của bộ phận người dân, doanh nghiệp trong hoạt động đầu tư, khai thác, vận tải đường thủy nội địa còn hạn chế. Một số chủ tàu, người thuê tàu, các đơn vị thiết kế, các cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển, phương tiện thủy nội địa và các tổ chức, cá nhân liên quan chưa thực hiện đúng, đủ trách nhiệm theo quy định để đảm bảo duy trì tình trạng kỹ thuật của tàu biển, phương tiện thủy nội địa trong đóng mới, nhập khẩu, hoán cải và khai thác.

4. Xác định những vấn đề mới phát sinh trong thực tiễn

4.1. Đảm bảo tính thống nhất, phù hợp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên

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

- Đối với Công ước SOLAS (An toàn hàng hải quốc tế): Năm 2020, Công ước này đã có những điều chỉnh trong Chương II-2 (An toàn phòng cháy chữa cháy) và Chương V (An toàn thông tin và định vị) nhằm cải thiện công tác an toàn trên biển, đặc biệt trong việc bảo vệ tàu và thuyền viên trước các nguy cơ cháy nổ, cứu hộ khẩn cấp, và tối ưu hóa công tác tìm kiếm, cứu nạn như quy định việc trang bị hệ thống chữa cháy tự động trong khoang máy tàu và các khu vực có nguy cơ cháy cao; yêu cầu tăng cường kiểm tra và bảo trì các thiết bị chữa cháy trong khoang chứa hàng và các khoang đặc biệt có nguy cơ cháy nổ; yêu cầu cập nhật và cải tiến các hệ thống thông tin và giám sát tàu thuyền; yêu cầu tàu phải sử dụng hệ thống giám sát toàn cầu (GMDSS) và các hệ thống định vị tiên tiến để đảm bảo rằng thông tin vị trí và các tình huống khẩn cấp có thể được theo dõi và xử lý kịp thời; yêu cầu tất cả tàu lớn phải được trang bị AIS để giúp cải thiện khả năng giao tiếp và nhận diện tàu khi di chuyển trong vùng biển đông đúc; các tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường, yêu cầu các tàu phải giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường biển...

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

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

quy định về tàu xanh, tuyến vận tải xanh... Ngoài ra, vừa qua Việt Nam cũng đã gia nhập nhiều công ước quốc tế về môi trường của IMO gồm: Công ước Marpol, AFS, BWM.

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

Trên cơ sở đó, để đáp ứng các thỏa thuận quốc tế mà Việt Nam cam kết thực hiện, Bộ luật Hàng hải Việt Nam cần bổ sung các quy định về ứng dụng công nghệ thông tin, bảo vệ môi trường, phát triển bền vững...

4.2. Bổ sung các chính sách khuyến khích, thúc đẩy phát triển ngành hàng hải và đường thủy nội địa phù hợp với tình hình mới

Chính sách của Nhà nước về phát triển hàng hải: tại Bộ luật 2015 chưa có các quy định, chính sách cụ thể để khuyến khích phát triển phương thức quản lý điện tử, hoạt động trên môi trường số trong lĩnh vực hàng hải. Hiện nay, ngành Hàng hải thế giới đang ghi nhận nhiều tín hiệu tích cực trong quá trình chuyển dịch mạnh mẽ sang phát triển xanh. Vận tải hàng hải có thể đạt được phát thải ròng bằng 0 thông qua chuyển đổi sang các tàu chạy bằng nhiên liệu thay thế có mức phát thải thấp hoặc bằng không (ví dụ như nhiên liệu amoniac, hydro) hoặc sử dụng ắc quy (pin nhiên liệu) hiệu quả cao, đồng thời với mạng lưới cảng phi các-bon như xây dựng cảng xanh, thông minh ứng dụng trí tuệ nhân tạo và chuyển đổi số trong vận tải biển, vận tải biển xanh, sử dụng nhiên liệu sạch. Tuy nhiên hiện nay, các quy định pháp luật về hàng hải chưa có quy định về biến đổi khí hậu, chuyển đổi xanh và giảm phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực hàng hải, cũng như chưa có các cơ chế chính sách của nhà nước để hỗ trợ, khuyến khích, thúc đẩy doanh nghiệp hàng hải chuyển đổi xanh và giảm phát thải khí nhà kính. Các quy định này cần được phải được bổ sung cho phù hợp với thực tế hoạt động và đáp ứng yêu cầu về xu hướng phát triển xanh của thế giới.

4.3. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực trong ngành hàng hải, đường thủy nội địa

Bộ luật hàng hải và Luật Giao thông đường thủy nội địa hiện hành chủ yếu tập trung vào thuyền viên, người lái mà chưa bao quát chuỗi nhân lực hàng

hải – đường thủy (các nguồn nhân lực khác đang hoạt động trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy); với xu thế phát triển hiện nay, sẽ phát sinh các loại phương tiện điều khiển tự động, từ xa không cần thuyền bộ, thuyền viên vận hành trực tiếp cùng các phương tiện nổi đặc thù trên biển, trên sông, cần thiết phải bổ sung quy định đối với các nguồn nhân lực khác tham gia hoạt động trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa để có cơ chế quản lý, chính sách phát triển tổng thể, phù hợp với quy hoạch chung.

Ngoài ra, trong thời gian gần đây, dưới sự phát triển của khoa học, công nghệ, liên quan đến chuyển đổi số, chuyển đổi năng lượng sạch, giảm phát thải CO2... Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đã liên tục ban hành và cập nhật nhiều nghị quyết, thông tri và chương trình huấn luyện mẫu (Model Courses). Các thay đổi này đã tạo ra những yêu cầu mới đối với công tác đào tạo, huấn luyện và cấp chứng chỉ thuyền viên mà Việt Nam, với tư cách là Quốc gia thành viên, có nghĩa vụ thực thi. Ngoài ra, trên thế giới, các Quốc gia có đội tàu lớn liên tục điều chỉnh khuôn khổ pháp lý, cập nhật mô hình đào tạo dựa trên năng lực và chuyển đổi số quản lý. Sự phát triển của công nghệ mô phỏng, đào tạo trực tuyến và quản lý chứng chỉ điện tử tạo ra chuẩn mực mới trong huấn luyện thuyền viên. Bối cảnh đó đặt ra yêu cầu Việt Nam phải có khung pháp lý linh hoạt hơn, phù hợp với xu thế quốc tế.

Với sự phát triển của kinh tế đất nước, nhiều ngành nghề làm việc trên bờ với mức thu nhập, chế độ đãi ngộ, điều kiện làm việc hấp dẫn, lực lượng lao động đặc biệt là lao động trẻ, lao động nữ có nhiều lựa chọn nghề nghiệp thay thế so với làm việc trên tàu biển, tàu sông. Với đặc thù là quốc gia ven biển, có đường bờ biển trải dài từ Bắc vào Nam, mạng lưới sông ngòi dày đặc, kinh tế biển đang được định hướng là ngành kinh tế mũi nhọn trong đó giao thông hàng hải, đường thủy nội địa là xương sống của nền kinh tế. Cần thiết phải có cơ chế, chính sách ưu đãi, khuyến khích phát triển, thu hút nguồn nhân lực hàng hải, đường thủy được thể chế trong Văn bản QPPL.

III. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

Căn cứ kết quả tổng kết thi hành Bộ luật Hàng hải Việt nam, Luật Giao thông đường thủy nội địa, Bộ Xây dựng nhận thấy cần thiết phải xây dựng hồ sơ chính sách Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (thay thế Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004 và các sửa đổi, bổ sung) nhằm thể chế hóa chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước, tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường thủy nội địa; thực hiện cam kết của Việt Nam với cộng đồng quốc tế; tăng cường hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước lĩnh vực hàng hải, giao thông đường thủy nội địa; khắc phục những vướng mắc, bất cập; đề xuất các giải pháp để giải quyết các vấn

đề mới, vấn đề phát sinh; khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho sự phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập quốc tế, đảm bảo quốc phòng - an ninh trong kỷ nguyên mới, kỷ nguyên vươn mình của dân tộc.

Trên đây là Báo cáo tổng kết việc thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa và các sửa đổi, bổ sung, Bộ Xây dựng kính báo cáo./.

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

