

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG

Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải

1. Đối với những nội dung sửa đổi, bổ sung trong phạm vi điều chỉnh của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP

Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải, bao gồm: đầu tư xây dựng, khai thác cảng biển, luồng hàng hải, công trình hàng hải, báo hiệu hàng hải, thông báo hàng hải, hoạt động của hoa tiêu hàng hải và quản lý hoạt động tàu thuyền tại cảng biển và trong vùng biển Việt Nam. Kể từ khi Nghị định có hiệu lực từ ngày 01/7/2017, công tác quản lý nhà nước về hàng hải đã phát huy được hiệu quả, đặc biệt là công tác cải cách thủ tục hành chính đối với tàu thuyền vào, rời cảng biển, là cơ sở pháp lý quan trọng để xây dựng, triển khai cơ chế một cửa quốc gia đối với tàu thuyền vào, rời cảng biển. Tuy nhiên, sau hơn 06 năm thực hiện đã phát sinh một số tồn tại, bất cập phát sinh từ thực tiễn và từ chính những quy định cần nghiên cứu, sửa đổi bổ sung cho phù hợp để bảo đảm sự thống nhất giữa các văn bản quy phạm pháp luật và yêu cầu thực tiễn, nâng cao hiệu lực, hiệu quả trong công tác quản lý nhà nước, một số tồn tại, bất cập chính như sau:

- Về hoạt động đặt hàng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải: căn cứ Điều 24 Nghị định số 58/2017/NĐ-CP, dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải là dịch vụ công ích. Tuy nhiên việc đặt hàng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải hiện nay đang thực hiện theo Nghị định số 32/2019/NĐ-CP ngày 10/4/2019 của Chính phủ quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên, theo đó dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải được quy định là dịch vụ sự nghiệp công. Do vậy cần phải sửa đổi Điều 24 Nghị định số 58/2017/NĐ-CP cho phù hợp với thực tiễn.

- Về công bố thông báo hàng hải: hiện nay, doanh nghiệp bảo đảm an toàn hàng hải đang được giao thẩm quyền thực hiện 06 thủ tục công bố thông báo hàng hải quy định tại khoản 1, 2, 3, 4 và 5 Điều 44 của Nghị định. Tuy nhiên, việc công bố thông báo hàng hải là thủ tục hành chính do cơ quan quản lý nhà nước thực hiện, hiện nay đang giao cho 2 Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc và miền Nam là chưa phù hợp. Hiện nay, doanh nghiệp bảo đảm công bố thông báo hàng hải, công tác an toàn hàng hải tại khu vực vùng nước do Cảng vụ hàng

hải chịu trách nhiệm. Vì vậy, cần nghiên cứu để sửa đổi thẩm quyền công bố thông báo hàng hải tại Điều 45 của Nghị định.

- Đối với kết cấu hạ tầng cảng biển tạm thời: xem xét cắt giảm các thành phần hồ sơ cần thiết đối với kết cấu hạ tầng cảng biển tạm thời phục vụ mục đích xây dựng công trình, dự án khi công bố đưa vào sử dụng vì các kết cấu này không thực hiện kinh doanh khai thác, chỉ tiếp nhận vật liệu trong quá trình thi công, do vậy không cần thiết phải đầy đủ hồ sơ về chấp thuận nghiệm thu nhà nước, phòng cháy chữa cháy, môi trường, an ninh cảng biển.

- Ngày 28/9/2022, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 1254/QĐ-BGTVT của phê duyệt Đề án phát triển đội tàu vận tải biển của Việt Nam. Để thực hiện Đề án phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam, cần nghiên cứu sửa đổi quy định về sử dụng tàu lai hỗ trợ cho phương tiện thủy nội địa để nâng chiều dài của phương tiện nhằm tăng năng suất hoạt động vận tải.

- Thực hiện Luật Giao dịch điện tử sửa đổi năm 2023, các quy định liên quan đến thực hiện thủ tục điện tử đối với tàu thuyền cần sửa đổi, bổ sung cho phù hợp; bổ sung trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước trong việc xây dựng cơ sở dữ liệu chuyên ngành để bảo đảm cho việc thực hiện thủ tục hành chính trên môi trường mạng.

2. Đối với những nội dung bổ sung ngoài phạm vi điều chỉnh của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP

Đối với quản lý hoạt động tàu lặn:

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng tại văn bản số 1505/TTg-CN ngày 30/10/2020 yêu cầu nghiên cứu, rà soát, bổ sung các quy định của pháp luật về hoạt động tàu lặn cho phù hợp thực tế hoạt động hàng hải và văn bản số 635/TTg-CN ngày 12/7/2023 của Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà yêu cầu tổ chức rà soát, nghiên cứu ban hành theo thẩm quyền hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành đầy đủ quy định pháp luật về hoạt động dịch vụ tàu lặn. Cùng với sự phát triển kinh tế, nhu cầu tham quan du lịch, vui chơi giải trí của người dân ngày càng tăng cao, nhất là hoạt động gắn liền với sông nước, du lịch biển. Mô hình tàu lặn du lịch là một sản phẩm du lịch mới mẻ, độc đáo đầu tiên có mặt tại Việt Nam không những đa dạng hóa dịch vụ, thu hút du khách du lịch góp phần phát triển kinh tế - xã hội của địa phương đồng thời cũng mang 12 đến cho du khách những trải nghiệm thực tế về hệ sinh thái phong phú, đa dạng tại Việt Nam.

Bên cạnh lợi ích về phát triển kinh tế du lịch, công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động của loại hình phương tiện phục vụ hoạt động vui chơi giải trí dưới nước thuộc phạm vi hàng hải chưa được quy định đầy đủ, cụ thể, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 mới chỉ quy định về đăng ký và đăng kiểm đối với loại

phương tiện này, các văn bản dưới luật liên quan cũng chưa hướng dẫn cụ thể dẫn đến còn tiềm ẩn nhiều rủi ro về an toàn giao thông và công tác tìm kiếm cứu nạn khi gặp sự cố.

- Khó khăn khi xem xét đưa tàu lặn vào quản lý:

+ Theo quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015: “Điều 1: Đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi, cảng quân sự, cảng cá và cảng bến thủy nội địa chỉ áp dụng trong trường hợp có quy định cụ thể của Bộ luật này”. “Điều 13: Tàu biển là phương tiện nổi di động chuyên dùng hoạt động trên biển. tàu biển quy định trong Bộ luật này không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi”. Do vậy, các văn bản hướng dẫn đối với tàu biển hoạt động hiện nay không áp dụng được cho tàu lặn, trừ quy định về đăng ký, đăng kiểm và định biên tàu lặn. Vì vậy, việc quy định quản lý hoạt động tàu lặn cần được nghiên cứu, đánh giá lập hồ sơ xây dựng nghị định quản lý về hoạt động tàu lặn. Tại Quyết định số 1080/QĐ-BGTVT ngày 25/8/30213 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải giao Cục Hàng hải Việt Nam xây dựng nội dung hoạt động tàu lặn vào dự thảo Nghị định. Cục Hàng hải Việt Nam đã xây dựng dự thảo nội dung quản lý hoạt động tàu lặn tại 01 chương bổ sung (Chương IVa) gồm 16 điều.

Ngoài ra, còn một số vấn đề vướng mắc như sau:

+ Chứng chỉ chuyên môn và chương trình đào tạo thuyền viên tàu lặn Cho đến thời điểm hiện tại, hệ thống pháp luật Việt Nam chưa quy định chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên tàu lặn, các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên chưa được cấp phép đào tạo, huấn luyện thuyền viên cho tàu lặn, chưa có quy định về chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên tàu lặn. Về chương trình đào tạo thuyền viên tàu lặn: hiện nay, văn bản hiện hành chưa có hướng dẫn về nội dung, chương trình đào tạo nhân sự tàu lặn. Việc đào tạo nhân sự tàu lặn tại Việt Nam là một lĩnh vực mới, nhu cầu không cao, đồng thời việc đào tạo nhân sự để điều khiển tàu lặn đòi hỏi các cơ sở đào tạo, huấn luyện phải có cơ sở vật chất, trang thiết bị phù hợp, các giảng viên có kinh nghiệm và chương trình đào tạo được xây dựng chi tiết. Do vậy, các cơ sở đào tạo tại Việt Nam chưa thực hiện việc đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho các thuyền viên làm việc trên tàu lặn.

+ Về phương án tìm kiếm cứu nạn dưới mặt nước: Hiện nay, chưa có quy định cụ thể hướng dẫn phương án cứu nạn dưới mặt nước đối với hoạt động tàu lặn. Ngành hàng hải chưa có đủ phương tiện, trang thiết bị đặc thù để thực hiện tìm kiếm cứu nạn hàng hải dưới nước cho tàu lặn.

+ Về quản lý hoạt động tàu lặn: chưa có quy định của pháp luật về quản lý hoạt động tàu lặn.

Từ những nội dung phân tích nêu trên, việc xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải là cần thiết.

Trên cơ sở nội dung rà soát đánh giá nêu trên, dự thảo được kết cấu thành 02 Điều và 01 Phụ lục.

1. Đánh giá việc quy định sửa đổi, bổ sung quy định về dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải.

a) Vấn đề cần giải quyết

Xác định rõ dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải gồm những nội dung nào.

b) Mục tiêu chính sách dự kiến

Việc quy định dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải góp phần tăng cường công tác quản lý nhà nước. Từ đó định hướng ban hành các quy định phù hợp.

c) Các phương án để giải quyết vấn đề:

- Phương án 1: Giữ nguyên quy định “Dịch vụ công ích bảo đảm an toàn hàng hải”.

- Phương án 2: Sửa đổi quy định “Dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải” góp phần tăng cường công tác quản lý nhà nước.

Tác động về kinh tế và hệ thống pháp luật

Hiện nay, quy định về “*dịch vụ công ích*” tại Điều 24 Nghị định 58/2017/NĐ-CP đã được quy định thành “*dịch vụ sự nghiệp công*” theo quy định tại Nghị định số 32/2019/NĐ-CP ngày 10/4/2019 của Chính phủ quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên. Vì vậy, quy định sửa đổi “*công ích*” thành “*sự nghiệp công*” nhằm bảo đảm thống nhất quy định theo Nghị định số 32/2019/NĐ-CP ngày 10/4/2019 của Chính phủ quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên. Dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải bao gồm nhiều nội dung nên việc sửa quy định chi tiết sẽ bảo đảm giải quyết kịp thời và phục vụ tốt hơn các yêu cầu của tổ chức và người dân, tạo điều kiện thuận lợi, hiệu quả hơn trong việc thực hiện các quy định liên quan.

Tác động đến các quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân

Việc sửa đổi các quy định về dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân; đồng thời, quy định thống nhất giữa các văn bản quy phạm pháp luật sẽ tạo thuận lợi cho tổ chức, cá nhân áp dụng thực hiện.

Đánh giá tác động chỉ ra rằng phương án 2 là hợp lý.

2. Đánh giá việc quy định các phương tiện thủy nội địa vận chuyển hàng container có chân vịt mũi, có chiều dài dưới 92m được miễn tàu lai khi cập cầu

a) Vấn đề cần giải quyết

Quy định đối tượng được miễn giảm tàu lai khi cập cầu là phương tiện thủy nội địa vận chuyển hàng container có chân vịt mũi, có chiều dài dưới 92m, kết nối cảng biển với cảng thủy nội địa.

b) Mục tiêu chính sách dự kiến

Việc quy định các phương tiện thủy nội địa vận chuyển hàng container có chân vịt mũi, có chiều dài dưới 92m được miễn tàu lai khi cập cầu giải quyết vấn đề phát sinh trong thực tế, đáp ứng nhu cầu tăng hiệu suất trong hoạt động sản xuất của doanh nghiệp.

c) Các phương án để giải quyết vấn đề:

- Phương án 1: Giữ nguyên quy định hiện hành về tàu lai.
- Phương án 2: Quy định các phương tiện thủy nội địa vận chuyển hàng container có chân vịt mũi, có chiều dài dưới 92m được miễn tàu lai khi cập cầu.

Tác động về kinh tế và hệ thống pháp luật

Ngày 28/9/2022, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 1254/QĐ-BGTVT của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Đề án phát triển đội tàu vận tải biển của Việt Nam với mục tiêu tăng cường vai trò quản lý nhà nước trong lĩnh vực vận tải biển; hoàn thiện các quy định thể chế pháp luật, tạo khung pháp lý minh bạch, thông thoáng, theo hướng tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp phát triển.

Tác động đến các quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân

Việc bổ sung quy định về miễn tàu lai không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân. Phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước, đặc biệt là tiềm năng biển để phát triển vận tải biển một cách đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm với những bước đi thích hợp.

Đánh giá tác động chỉ ra rằng phương án 2 là hợp lý.

Việc xây dựng dự thảo Nghị định nhằm bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp và thống nhất, đồng bộ các quy định của Nghị định với các quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam ngày 25 tháng 11 năm 2015 và các Điều ước quốc tế mà Việt Nam là quốc gia thành viên để phù hợp với thực tiễn kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải.