

BÁO CÁO

Về việc rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi)

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Xây dựng đã tiến hành rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi). Kết quả rà soát như sau:

I. TỔ CHỨC THỰC HIỆN RÀ SOÁT

1. Mục đích, yêu cầu rà soát

a) Mục đích

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

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

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

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

b) Yêu cầu

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

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

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

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

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

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

II. KẾT QUẢ RÀ SOÁT

1. Chủ trương, đường lối của Đảng có liên quan đến dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi)

a) Các chủ trương, đường lối của Đảng có liên quan đến dự thảo Bộ luật

- Văn kiện Đại hội lần thứ XIII của Đảng và Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 về một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả; Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XIII về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam trong giai đoạn mới, Nghị quyết số 28-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XIII về tiếp tục đổi mới phương thức lãnh đạo, cầm quyền của Đảng đối với hệ thống chính trị trong giai đoạn mới; Kết luận số 137-KL/TW ngày 28/3/2025 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 chính quyền địa phương 02 cấp; Nghị quyết số 60-NQ/TW ngày 12/4/2025 Hội nghị lần thứ 11 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII, trong đó có nội dung: “*Cơ bản thống nhất với các nội dung đề xuất của Bộ Chính trị và Đề án về phương án sáp nhập đơn vị hành chính cấp tỉnh, không tổ chức cấp huyện, sáp nhập cấp xã và xây dựng mô hình tổ chức chính quyền địa phương hai cấp*”.

- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Ban Chấp hành Trung ương về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã xác định một số chủ trương lớn: “*Đến năm 2030, phát triển thành công, đột phá về các ngành kinh tế biển theo thứ tự ưu tiên: (1) Du lịch và dịch vụ biển; (2) Kinh tế hàng hải; (3) Khai thác dầu khí và các tài nguyên khoáng sản biển khác; (4) Nuôi trồng và khai thác hải sản; (5) Công nghiệp ven biển; (6) Năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới*” và nhiệm vụ, giải pháp: “*Rà soát, hoàn thiện hệ thống chính sách, pháp luật về biển theo hướng phát triển bền vững, bảo đảm tính khả thi, đồng bộ, thống nhất, phù hợp với chuẩn mực luật pháp và điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia. Tạo hành lang pháp lý thuận lợi để huy động các nguồn lực trong và ngoài nước cho đầu tư xây dựng hạ tầng, phát triển khoa học, công nghệ, nguồn nhân lực và chuyển giao tri thức về biển. Tích cực tham gia và chủ động thúc đẩy hình thành cơ chế toàn cầu và khu vực liên quan đến biển và đại dương*”.

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

- Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030,

tầm nhìn đến năm 2045: “Giảm phát thải khí nhà kính từ hoạt động năng lượng so với kịch bản phát triển bình thường ở mức 15% vào năm 2030, lên mức 20% vào năm 2045”.

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

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

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

- Kết luận số 121-KL/TW ngày 24/01/2025 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tổng kết Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả giao cấp ủy, cơ quan, đơn vị, tổ chức, nhất là người đứng đầu quán triệt nguyên tắc, yêu cầu và chỉ đạo thực hiện tốt 08 nhiệm vụ, giải pháp, trong đó có: “*đổi mới mạnh mẽ công tác xây dựng pháp luật và nâng cao chất lượng các dự án luật*”, “*rà soát, sửa đổi, bổ sung các văn bản còn chồng chéo, bất cập cản trở sự phát triển, khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho phát triển*”.

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

... Các quy định của luật phải mang tính ổn định, đơn giản, dễ thực hiện, lấy người dân, doanh nghiệp làm trung tâm”, “Bên cạnh một số bộ luật, luật quy định về quyền con người, quyền công dân, tổ tụng tư pháp cần cụ thể, về cơ bản các luật khác, nhất là luật điều chỉnh các nội dung về kiến tạo phát triển chỉ quy định những vấn đề khung, những vấn đề có tính nguyên tắc thuộc thẩm quyền của Quốc hội, còn những vấn đề thực tiễn thường xuyên biến động thì giao Chính phủ, Bộ, ngành, địa phương quy định để bảo đảm linh hoạt, phù hợp với thực tiễn”.

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

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

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

- Kết luận số 09-KL/TW ngày 10/3/2026 của Ban Chấp hành Trung ương về hoàn thiện cấu trúc hệ thống pháp luật Việt Nam đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới.

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

- Nghị quyết số 20-NQ/TW ngày 28/7/2026 Hội nghị lần thứ ba Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIV về xây dựng và phát triển Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh cũng xác định: “*Chuyển mạnh tư duy từ khai thác biển sang quản trị biển hiện đại; từ phát triển kinh tế ven biển sang phát triển quốc gia biển mạnh; từ quản lý theo ngành sang quản trị tổng hợp, thống nhất không gian biển quốc gia. Hoàn thiện thể chế phát triển quốc gia biển mạnh là đột phá chiến lược; phát huy mạnh mẽ mọi nguồn lực, khơi thông tiềm năng, lợi thế của biển, hải đảo; hình thành các cực tăng trưởng, trung tâm kinh tế, hành lang kinh tế biển, gắn kết đất liền - biển - hải đảo và các không gian phát triển mới. Phát triển toàn diện văn hoá biển Việt Nam trở thành nền tảng tinh thần, nguồn lực nội sinh và sức mạnh mềm của quốc gia biển; khơi dậy mạnh mẽ tinh thần yêu nước, ý thức làm chủ, khát vọng vươn ra biển lớn và trách nhiệm bảo vệ chủ quyền biển, đảo.*” và “*Khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số và nguồn nhân lực chất lượng cao là động lực chính cho phát triển quốc gia biển mạnh, trọng tâm là phát triển và làm chủ tri thức, dữ liệu và công nghệ biển. Đẩy mạnh điều tra cơ bản, nghiên cứu khoa học biển, làm chủ công nghệ biển và đại dương. Phát triển mạnh các ngành, lĩnh vực biển hiện đại, xanh, số, tuần hoàn, nâng cao năng lực quản trị biển, năng lực cạnh tranh quốc gia và vị thế quốc tế của Việt Nam.*”

- Thông báo số 125-TB/TW ngày 18 tháng 7 năm 2026 của Văn phòng Trung ương Đảng về Kết luận của đồng chí Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm tại buổi làm việc với các cơ quan về phát triển công nghiệp hàng hải quốc gia cũng yêu cầu “*khẩn trương cụ thể hoá các định hướng, nhiệm vụ nêu trên thành chương trình, đề án, kế hoạch và cơ chế, chính sách theo thẩm quyền; tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật thống nhất, đồng bộ giữa hàng hải và đường thủy*” ...;

- Nghị quyết số 1313/NQ-UBTVQH15 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội Giám sát chuyên đề việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023 và Nghị quyết số 76/NQ-CP ngày 10/4/2025 của Chính phủ ban hành kế hoạch triển khai Nghị quyết số 1313/NQ-UBTVQH15 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội Giám sát chuyên đề việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023, theo đó, tại danh mục văn bản quy phạm pháp luật cần rà soát, nghiên cứu, đề xuất sửa đổi, bổ sung, ban hành mới kèm theo các văn bản này có Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Luật Giao thông đường thủy nội địa.

- Công điện số 113/CD-TTg ngày 19/7/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc thực hiện các giải pháp phát triển hiệu quả vận tải đường thủy thúc đẩy phát

triển logistics trong lĩnh vực vận tải, tạo động lực mới cho ngành vận tải thủy phát triển nhanh và bền vững, khai thác hiệu quả tiềm năng rất lớn, lợi thế sẵn có, giảm chi phí logistics, thúc đẩy phát triển kinh tế vùng và cả nước, góp phần thực hiện thành công cam kết đạt chỉ tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050.

b) Đề xuất phương án xử lý

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

(Phương án đề xuất được cụ thể tại Phụ lục I kèm theo Báo cáo này).

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

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

Trên cơ sở tổng hợp kết quả rà soát từ danh mục văn bản quy phạm pháp luật hiện hành trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, tổng số văn bản được rà soát là 267 văn bản quy phạm pháp luật, bao gồm:

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

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

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

(1) Đối với nhóm các quy định chung

- Sửa đổi toàn diện về phạm vi điều chỉnh và mô hình quản lý, phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng được sửa đổi theo hướng mở rộng và hợp nhất. Dự thảo xác lập một phạm vi điều chỉnh chung bao trùm cả hàng hải và đường thủy nội địa, đồng thời làm rõ mối quan hệ giữa luật chuyên ngành với các lĩnh vực có liên quan như logistics, vận tải đa phương thức, tìm kiếm cứu nạn, bảo vệ môi

trường và an ninh, an toàn giao thông vận tải thủy.

- Rà soát, kế thừa và tích hợp các khái niệm của hai luật hiện hành; đồng thời bổ sung các khái niệm mới phản ánh sự phát triển của thực tiễn; sửa đổi các nguyên tắc quản lý và phát triển hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa theo hướng hiện đại, bền vững và hội nhập quốc tế.

- Quy định theo hướng rõ ràng hơn về phân công và phối hợp giữa các cơ quan quản lý trong cùng một hệ thống pháp luật thống nhất, trong đó bổ sung nội dung phân quyền cho chính quyền địa phương trong lĩnh vực đường thủy nội địa. Dự thảo Bộ luật cũng bổ sung quy định về công tác hậu kiểm việc chấp hành pháp luật trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa và xử lý vi phạm trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa theo quy định.

- Bổ sung chính sách phát triển xanh và bền vững; bổ sung yêu cầu giảm phát thải, sử dụng năng lượng sạch, phát triển cảng xanh, logistics xanh; nguyên tắc hợp tác quốc tế về hàng hải và đường thủy nội địa. Trong lĩnh vực chuyển đổi số, dự thảo bổ sung quy định về xây dựng cơ sở dữ liệu ngành, kết nối với hệ thống dữ liệu quốc gia và ứng dụng công nghệ số trong quản lý, điều hành.

(2) Đối với nhóm các quy định liên quan đến kết cấu hạ tầng

- Dự thảo Bộ luật xây dựng quy định thống nhất đối với kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa; bố cục lại nội dung theo trình tự từ quy định chung đến quy hoạch, đầu tư, khai thác, bảo trì và bảo vệ kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn.

- Hoàn thiện các quy định về hệ thống cảng, bến; các quy định về quy hoạch chi tiết ngành quốc gia để cụ thể hoá quy hoạch ngành.

- Bổ sung và làm rõ khái niệm kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn; phân loại luồng hàng hải công cộng và chuyên dùng; phân loại tuyến đường thủy nội địa quốc gia, địa phương và chuyên dùng, cảng cạn trong cùng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông thủy.

- Cụ thể hoá hệ thống quy hoạch tổng thể bằng quy hoạch chi tiết đối với kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn; quy định cụ thể hơn về quản lý, giám sát và tổ chức thực hiện quy hoạch.

- Bổ sung cơ chế lựa chọn nhà đầu tư tổng thể đối với dự án bến cảng lớn và cảng thủy nội địa đầu mối khu vực nhằm bảo đảm đầu tư đồng bộ, tránh phân tán nguồn lực và nâng cao hiệu quả khai thác. Bên cạnh đó, dự thảo Bộ luật cũng bổ sung quy định về thời hạn hoạt động, thu hồi và chuyển giao kết cấu hạ tầng bến cảng biển khi kết thúc dự án đầu tư; xác lập rõ hơn vai trò Nhà nước là đại diện chủ sở hữu đối với đất, vùng nước và tài sản kết cấu hạ tầng cảng biển.

- Đối với hoạt động khai thác kết cấu hạ tầng, dự thảo bổ sung quy định cho phép bến cảng, cầu cảng tiếp nhận tàu có thông số kỹ thuật lớn hơn thiết kế khi đáp ứng yêu cầu an toàn và được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận; bổ sung cơ chế chuyển đổi công năng kết cấu hạ tầng phục vụ yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh. Đồng thời, các quy định về dịch vụ bảo đảm an toàn

hàng hải, đường thủy nội địa được hoàn thiện theo hướng phân định giữa dịch vụ công ích do Nhà nước tổ chức và dịch vụ theo cơ chế thị trường.

(3) Đối với quy định về quản lý tàu thuyền

- Sửa đổi, hoàn thiện quy định về phân loại tàu thuyền, các khái niệm về tàu biển, tàu sông; hoàn thiện các quy định về đăng ký tàu thuyền, giấy chứng nhận và tài liệu tàu thuyền; bổ sung quy định về đăng kiểm tàu sông, công trình dầu khí trên biển và công trình năng lượng tái tạo ngoài khơi; bổ sung quy định về giấy chứng nhận, tài liệu đối với tàu sông và các phương tiện thủy khác.

- Sửa đổi quy định về đăng kiểm theo hướng tiếp cận thống nhất, tăng cường xã hội hóa thông qua tổ chức đăng kiểm được công nhận; bổ sung, hoàn thiện quy định về công nghiệp tàu thủy, tạo cơ sở pháp lý cho phát triển ngành.

(4) Đối với quy định về quản lý thuyền viên và người lái

- Dự thảo Bộ luật đã hoàn thiện theo hướng chuẩn hóa tiêu chuẩn, điều kiện hành nghề và trách nhiệm pháp lý áp dụng chung cho tàu biển và tàu sông, cập nhật tiêu chuẩn, điều kiện và quản lý thuyền viên. Các quy định này được xây dựng theo hướng tiệm cận chuẩn quốc tế đối với thuyền viên tàu biển, đồng thời vẫn phù hợp với điều kiện thực tế trong nước.

- Xây dựng khung quản lý nguồn nhân lực vận tải theo hướng tích hợp giữa thuyền viên tàu biển và người điều khiển tàu sông; bổ sung quy định về quản lý dữ liệu và hồ sơ điện tử của thuyền viên, tạo nền tảng cho quản lý hiện đại, giảm thủ tục giấy tờ và tăng khả năng kiểm soát an toàn.

(5) Đối với nhóm các quy định về hoạt động vận tải

- Dự thảo Bộ luật đã sửa đổi, bổ sung các quy định về quyền vận tải nội địa, hợp đồng vận tải hàng hóa, hành khách và hành lý, bảo hiểm hàng hải và tổn thất chung, vận đơn điện tử, chứng từ trong vận tải biển và đường thủy, vận tải đa phương thức để đảm bảo phù hợp với thực tiễn quản lý, quy định của pháp luật hiện hành và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Sửa đổi quy định điều kiện hành nghề của hoa tiêu, trường hợp không bắt buộc sử dụng hoa tiêu, quy định về hoa tiêu dẫn tàu từ xa (remote pilotage); quy định về dịch vụ đại lý tàu thuyền, lai dắt tàu thuyền theo hướng áp dụng thống nhất đối cả hàng hải, đường thủy nội địa;

- Bổ sung quy định xác định tổ chức cung cấp dịch vụ hoa tiêu là đối tượng nộp phí, lệ phí sử dụng kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa; quy định về quản lý giá dịch vụ xếp dỡ container tại cảng thủy nội địa; quy định về phí, lệ phí hàng hải và đường thủy nội địa,...

- Tách bạch các khoản thu của hãng tàu thành: (i) giá dịch vụ liên quan trực tiếp đến vận chuyển và (ii) các khoản phụ thu ngoài giá, nhằm bảo đảm minh bạch, rõ ràng trong cơ cấu giá dịch vụ vận tải biển đảm bảo thống nhất với quy định pháp luật về giá và phù hợp với đặc thù quản lý nhà nước về hàng hải.

(6) Đối với nhóm các quy định về an ninh, an toàn, tìm kiếm cứu nạn

- Quy định về an toàn, an ninh được thiết kế lại theo hướng tích hợp, mở rộng phạm vi áp dụng cho toàn bộ tuyến vận tải thủy, đặc biệt khu vực giao thoa biển - sông, đồng thời bổ sung cơ chế phối hợp liên ngành, chia sẻ thông tin và quản lý rủi ro theo chuẩn mực quốc tế. Hoàn thiện các quy định về tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ và ứng phó sự cố khẩn cấp được xây dựng theo mô hình điều phối thống nhất, làm rõ trách nhiệm của các cơ quan, lực lượng và doanh nghiệp, đồng thời bổ sung nội dung ứng phó thiên tai, sự cố môi trường và tràn dầu phù hợp với bối cảnh rủi ro gia tăng.

- Bổ sung quy định về an ninh cho cảng thủy nội địa tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài; hoạt động tiếp nhận và truyền phát thông tin an ninh hàng hải của cảng biển, cảng thủy nội địa tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài.

- Bổ sung quy định về ứng phó bão, lũ và thiên tai trong hoạt động hàng hải và đường thủy; bổ sung quy định về ứng phó sự cố tràn dầu.

(Phương án đề xuất được cụ thể tại Phụ lục II kèm theo Báo cáo này).

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

Tổng số điều ước quốc tế được rà soát liên quan đến dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi): Qua rà soát đã xác định được có 94 điều ước quốc tế liên quan đến dự thảo Bộ luật, trong đó có 29 Công ước và 65 Hiệp định và các Thỏa thuận hợp tác quốc tế.

Kết quả rà soát cho thấy:

- Dự thảo Bộ luật đã bảo đảm nguyên tắc tôn trọng và ưu tiên áp dụng điều ước quốc tế theo quy định của pháp luật Việt Nam;

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

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

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

(Các phương án đề xuất được cụ thể tại Phụ lục III kèm theo Báo cáo này).

4. Phụ lục

a) Phụ lục I: Chủ trương, đường lối của Đảng có liên quan đến dự thảo Bộ luật;

b) Phụ lục II: Văn bản quy phạm pháp luật được rà soát có liên quan đến dự thảo Bộ luật;

c) Phụ lục III: Điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo Bộ luật.

Trên đây là Báo cáo rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi)./. *luu*

Nơi nhận:

- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Cục HH&ĐTVN;
- Cục ĐKVN;
- Lưu: VT, PC.

KT. BỘ TRƯỞNG

THỦ TRƯỞNG



Nguyễn Xuân Sang



Phụ lục I
CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG CÓ LIÊN QUAN ĐẾN DỰ THẢO BỘ LUẬT

(Kèm theo Báo cáo số 389 /BC-BXD ngày 28 tháng 9 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
<p>- Kết luận số 121-KL/TW ngày 24/01/2025 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tổng kết Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả giao cấp ủy, cơ quan, đơn vị, tổ chức, nhất là người đứng đầu quán triệt nguyên tắc, yêu cầu và chỉ đạo thực hiện tốt 08 nhiệm vụ, giải pháp, trong đó có: “<i>đổi mới mạnh mẽ công tác xây dựng pháp luật và nâng cao chất lượng các dự án luật</i>”, “<i>rà soát, sửa đổi, bổ sung các văn bản còn chồng chéo, bất cập cản trở sự phát triển, khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho phát triển</i>”;</p> <p>- Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới: “<i>Xác định xây dựng, hoàn thiện thể chế, pháp luật và kiểm tra, giám sát việc tổ chức thi hành pháp luật là nhiệm vụ trọng tâm, xuyên suốt, thường xuyên của các bộ, ngành Trung ương</i>”, “<i>Công tác xây dựng pháp luật phải thể chế hóa đầy đủ, đúng đắn, kịp thời chủ trương, đường lối của Đảng; xuất phát từ lợi ích toàn cục của đất nước; đưa thể chế, pháp luật trở thành lợi thế cạnh tranh; ... Các quy</i></p>	<p>Chương I quy định chung các nội dung liên quan đến phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, giải thích từ ngữ, nguyên tắc, chính sách phát triển, xây dựng hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu, bảo vệ môi trường, các hành vi bị nghiêm cấm, nội dung, trách nhiệm quản lý nhà nước chung trong toàn ngành, lĩnh vực. Chương này xác lập cách tiếp cận quản lý thống nhất đối với cả hàng hải và đường thủy nội địa thay vì tách thành hai hệ thống pháp luật riêng biệt như trước đây. Dự thảo rà soát, kế thừa và tích hợp các khái niệm của hai luật hiện hành; đồng thời bổ sung các khái niệm mới phản ánh sự phát triển của thực tiễn. Việc chuẩn hóa thuật ngữ giúp tạo ngôn ngữ pháp lý thống nhất, hạn chế cách hiểu khác nhau trong quá</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính sách</p>	<p>Chương I đã thể chế hóa rõ định hướng hợp nhất và quản lý thống nhất hoạt động giao thông vận tải đường thủy. Việc xác định phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng chung cho toàn bộ hoạt động vận tải thủy thể hiện mức độ thể chế hóa cao đối với chủ trương khắc phục chồng chéo, phân tán của hệ thống pháp luật, đồng thời phù hợp với yêu cầu xây dựng khung pháp lý ổn định, minh bạch và dễ áp dụng.</p> <p>Dự thảo Bộ luật đã sửa đổi các nguyên tắc quản lý và phát triển hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa theo hướng hiện đại, bền vững và hội nhập quốc tế. So với các quy định trước đây vốn được thiết kế riêng cho từng lĩnh vực, dự thảo đã thiết lập các nguyên tắc chung như bảo đảm an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, phát triển bền vững, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số, đổi mới sáng tạo. Đây là nền tảng định hướng xuyên suốt trong toàn dự thảo Bộ luật. Đồng thời, bổ sung chính sách phát triển xanh và bền vững; bổ sung yêu cầu giảm phát thải, sử dụng năng</p>

định của luật phải mang tính ổn định, đơn giản, dễ thực hiện, lấy người dân, doanh nghiệp làm trung tâm”.

- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Ban Chấp hành Trung ương về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã xác định một số chủ trương lớn: *“Đến năm 2030, phát triển thành công, đột phá về các ngành kinh tế biển theo thứ tự ưu tiên: (1) Du lịch và dịch vụ biển; (2) Kinh tế hàng hải; (3) Khai thác dầu khí và các tài nguyên khoáng sản biển khác; (4) Nuôi trồng và khai thác hải sản; (5) Công nghiệp ven biển; (6) Năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới”* và nhiệm vụ, giải pháp: *“Rà soát, hoàn thiện hệ thống chính sách, pháp luật về biển theo hướng phát triển bền vững, bảo đảm tính khả thi, đồng bộ, thống nhất, phù hợp với chuẩn mực luật pháp và điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia. Tạo hành lang pháp lý thuận lợi để huy động các nguồn lực trong và ngoài nước cho đầu tư xây dựng hạ tầng, phát triển khoa học, công nghệ, nguồn nhân lực và chuyển giao tri thức về biển. Tích cực tham gia và chủ động thúc đẩy hình thành cơ chế toàn cầu và khu vực liên quan đến biển và đại dương.”*

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

- Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn

trình áp dụng. Đồng thời, chương này cũng quy định nguyên tắc bảo đảm chủ quyền, quốc phòng, an ninh, an toàn, bảo vệ môi trường, chuyển đổi số, ứng dụng khoa học công nghệ đổi mới sáng tạo và thúc đẩy phát triển bền vững trong hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa. Nội dung Chương cũng xác định nội dung quản lý nhà nước và trách nhiệm của Chính phủ, chính quyền địa phương, cơ quan quản lý chuyên ngành hàng hải và đường thủy nội địa.

lượng sạch, phát triển cảng xanh, logistics xanh; nguyên tắc hợp tác quốc tế về hàng hải và đường thủy nội địa.

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

Về chủ trương đẩy mạnh phân cấp, phân quyền gắn với nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước, Chương I đã bước đầu thiết lập khung trách nhiệm quản lý nhà nước thống nhất trong toàn ngành, làm nền tảng cho các quy định phân công, phân cấp cụ thể ở các chương sau. Dự thảo Bộ luật quy định theo hướng rõ ràng hơn về phân công, phân nhiệm và phối hợp giữa các cơ quan quản lý trong cùng một hệ thống pháp luật thống nhất, trong đó bổ sung nội dung phân quyền cho chính quyền địa phương trong lĩnh vực đường thủy nội địa. Nội dung này nhằm xử lý bất cập thực tiễn khi trước đây thẩm quyền quản lý giữa hai lĩnh vực còn giao thoa, thiếu cơ chế phối hợp hiệu quả.

Ngoài ra, sau khi đẩy mạnh cắt giảm, đơn giản hoá thủ tục hành chính và điều kiện kinh doanh, yêu cầu đặt ra là phải chuyển mạnh phương thức quản lý từ tiền kiểm sang hậu kiểm, từ kiểm soát hồ sơ trước khi cho phép sang giám sát quá trình hoạt động và mức độ tuân thủ thực tế của tổ

<p>đến năm 2045: “Giảm phát thải khí nhà kính từ hoạt động năng lượng so với kịch bản phát triển bình thường ở mức 15% vào năm 2030, lên mức 20% vào năm 2045”.</p> <p>- Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia đã xác định nhiệm vụ, giải pháp: “<i>Khẩn trương, quyết liệt hoàn thiện thể chế; xoá bỏ mọi tư tưởng, quan niệm, rào cản đang cản trở sự phát triển; đưa thể chế thành một lợi thế cạnh tranh trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số</i>”; “<i>Phát triển, trọng dụng nhân lực chất lượng cao, nhân tài đáp ứng yêu cầu phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia</i>”.</p> <p>- Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 của Bộ Chính trị về Hội nhập quốc tế trong tình hình mới: “<i>Nâng cao hiệu quả hội nhập kinh tế quốc tế phục vụ xây dựng nền kinh tế độc lập, tự chủ, tự lực, tự cường, đẩy mạnh cơ cấu lại nền kinh tế, đổi mới mô hình tăng trưởng và thúc đẩy chuyển đổi số</i>”.</p> <p>- Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 4/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân xác định một trong các nhiệm vụ, giải pháp của hệ thống chính trị về đổi mới tư duy, thống nhất cao về nhận thức và hành động, khơi dậy niềm tin, khát vọng dân tộc, tạo xung lực mới, khí thế mới để phát triển kinh tế tư nhân; đẩy mạnh cải cách, hoàn thiện, nâng cao chất lượng thể chế, chính sách, bảo đảm và bảo vệ hữu hiệu quyền sở hữu, quyền tài sản, quyền tự do kinh doanh, quyền cạnh tranh bình đẳng của kinh tế tư nhân và bảo đảm thực thi hợp đồng của kinh tế tư nhân; tạo thuận lợi cho kinh tế tư nhân tiếp cận các nguồn lực về đất đai, vốn, nhân lực chất lượng cao;</p>		<p>chức, cá nhân. Dự thảo Bộ luật bổ sung quy định về công tác hậu kiểm việc chấp hành pháp luật trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa và xử lý vi phạm trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa theo quy định. Qua đó, vừa tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân, vừa bảo đảm không làm giảm yêu cầu quản lý nhà nước.</p> <p>Như vậy, tại dự thảo Bộ luật đã điều chỉnh bao trùm toàn bộ lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, các quy định được xây dựng trên cơ sở hợp nhất Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 và các sửa đổi, bổ sung góp phần đã tạo lập khuôn khổ pháp lý thống nhất, đồng bộ giữa hai lĩnh vực hàng hải và đường thủy.</p>
---	--	--

thúc đẩy khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, kinh doanh hiệu quả, bền vững trong kinh tế tư nhân....

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

- Nghị quyết số 20-NQ/TW ngày 28/7/2026 Hội nghị lần thứ ba Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIV về xây dựng và phát triển Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh cũng xác định: “*Việt Nam phải có nền quản trị biển hiện đại; kinh tế biển phát triển hiệu quả; khoa học, công nghệ biển tiên tiến; môi trường biển bền vững; văn hoá biển giàu bản sắc; cộng đồng cư dân ven biển, trên đảo giàu mạnh; quốc phòng, an ninh biển đảo được giữ vững, hội nhập quốc tế thực chất, hiệu quả; vị thế, uy tín quốc tế ngày càng cao.*”; “*Chuyển mạnh tư duy từ khai thác biển sang quản trị biển hiện đại; từ phát triển kinh tế ven biển sang phát triển quốc gia biển mạnh; từ quản lý theo ngành sang quản trị tổng hợp, thống nhất không gian biển quốc gia. Hoàn thiện thể chế phát triển quốc gia biển mạnh là đột phá chiến lược; phát huy mạnh mẽ mọi nguồn lực, khơi thông tiềm năng, lợi thế của biển, hải đảo;...*”; “*Phát triển mạnh các ngành, lĩnh vực biển*

<p><i>hiện đại, xanh, số, tuần hoàn, nâng cao năng lực quản trị biển, năng lực cạnh tranh quốc gia và vị thế quốc tế của Việt Nam."</i></p> <p>- Thông báo số 125-TB/TW ngày 18/7/2026 của Văn Phòng Trung ương Đảng về Kết luận của đồng chí Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm tại buổi làm việc với các cơ quan về phát triển công nghiệp hàng hải quốc gia: <i>khẩn trương cụ thể hoá các định hướng, nhiệm vụ nêu trên thành chương trình, đề án, kế hoạch và cơ chế, chính sách theo thẩm quyền; tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật thống nhất, đồng bộ giữa hàng hải và đường thủy.</i></p> <p>- Nghị quyết số 1313/NQ-UBTVQH15 của Ủy ban thường vụ Quốc hội Giám sát chuyên đề việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023 và Nghị quyết số 76/NQ-CP ngày 10/4/2025 của Chính phủ ban hành kế hoạch triển khai Nghị quyết số 1313/NQ-UBTVQH15 của Ủy ban thường vụ Quốc hội Giám sát chuyên đề việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023, theo đó, tại danh mục văn bản quy phạm pháp luật cần rà soát, nghiên cứu, đề xuất sửa đổi, bổ sung, ban hành mới kèm theo các văn bản này có Bộ luật Hàng hải Việt Nam (Bộ luật HHVN) và Luật Giao thông đường thủy nội địa (Luật GTĐTNĐ).</p>			
<p>Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 của Hội nghị lần thứ 2 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIV về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia và vay, trả nợ công, đầu tư công trung hạn 5 năm 2026 - 2030 gắn với thực hiện mục tiêu phấn đấu tăng trưởng “2 con số” cũng yêu cầu tập trung các nhiệm vụ, giải pháp nhằm "xây dựng các tuyến giao thông</p>	<p>Chương II quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và cảng cạn bao gồm các quy định về quy hoạch, đầu tư, khai thác, bảo trì, bảo vệ công trình.</p>	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đã đáp ứng chủ trương, chính sách</p>	<p>Chương II về kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn cơ bản phù hợp với các chủ trương lớn của Đảng về phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông chiến lược, đồng bộ, hiện đại. Các quy định đã góp phần thể chế hóa định</p>

<p>trọng yếu kết nối liên vùng, kết nối các cảng biển, cảng hàng không và cửa khẩu quốc tế lớn. Cải tạo, nâng cấp các tuyến đường thủy nội địa có mật độ vận tải cao; phát triển hệ thống cảng thủy nội địa trên các hành lang vận tải thủy chính".</p> <p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về việc tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã xác định rõ nhiệm vụ, giải pháp: <i>“Đẩy nhanh xây dựng danh mục các dự án kêu gọi đầu tư hạ tầng giao thông giai đoạn 2021 - 2030. Xây dựng đề án tổng thể thống nhất về cơ chế giao quản lý, khai thác các tài sản kết cấu hạ tầng giao thông hàng hải, hàng không, đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa theo hướng tăng cường xã hội hóa, tách biệt rõ vai trò quản lý nhà nước với vai trò quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông vận tải; nghiên cứu áp dụng thí điểm mô hình đầu tư công - quản trị tư, đầu tư tư - sử dụng công; đa dạng hóa nguồn lực, huy động tối đa nguồn lực từ quỹ đất trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng.”</i></p> <p>- Nghị quyết số 79-NQ/TW ngày 06/01/2026 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế nhà nước, trong đó xác định mục tiêu tổng quát: <i>“Nâng cao hiệu quả, phát huy vai trò chủ đạo, tiên phong, định hướng chiến lược của kinh tế nhà nước trong những ngành, lĩnh vực then chốt, thiết yếu, chiến lược; dân dặt, hỗ trợ các thành phần kinh tế khác cùng phát triển; góp phần thúc đẩy phát triển nhanh, bền vững, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia; thúc đẩy tiến bộ, công bằng xã hội, nâng cao đời sống người dân; góp phần thực hiện thắng lợi mục tiêu đến năm 2030 trở thành nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao; hiện thực hoá tầm nhìn đến năm</i></p>		<p>hướng tại Kết luận số 18-KL/TW về phát triển các tuyến giao thông trọng yếu, nâng cấp các hành lang vận tải thủy, tăng cường kết nối cảng biển, cảng thủy nội địa với logistics và các phương thức vận tải khác nhằm phục vụ mục tiêu tăng trưởng kinh tế cao trong giai đoạn 2026 - 2030.</p> <p>Đồng thời, Chương II xác lập nguyên tắc, chính sách phát triển hàng hải, đường thủy nội địa gắn với phát triển kinh tế biển, bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán và lợi ích quốc gia, bảo đảm quốc phòng, an ninh; đồng thời đã quy định chi tiết các nội dung về quản lý kết cấu hạ tầng, tàu thuyền, hoạt động vận tải, công nghiệp tàu thủy, các dịch vụ hỗ trợ,... để đảm bảo phát triển ngành hàng hải và đường thủy nội địa, phù hợp với Nghị quyết số 20-NQ/TW. Nghị quyết số 29-NQ/TW cũng được thể chế hóa khi thể hiện định hướng đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông, huy động nguồn lực ngoài ngân sách tham gia đầu tư, khai thác cảng, bến và công trình hạ tầng giao thông thủy; từng bước tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước và chức năng quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng.</p> <p>Các quy định về phân cấp quản lý kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa cho địa phương cũng phù hợp với chủ trương phân quyền, nâng cao tính chủ động của địa phương trong quản lý, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng trên địa bàn.</p>
---	--	---

<p>2045 trở thành nước phát triển, thu nhập cao.”; mục tiêu cụ thể đến năm 2030 về tài sản kết cấu hạ tầng là phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng chiến lược, đồng bộ, hiện đại đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới; tập trung hoàn thành các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, kết nối liên vùng, liên tỉnh, khu vực và thế giới.</p> <p>- Nghị quyết số 20-NQ/TW ngày 28/7/2026 Hội nghị lần thứ ba Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIV về xây dựng và phát triển Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh cũng xác định: "<i>Hoàn thiện cơ chế giao, cho thuê, đấu giá, đăng ký, cấp giấy chứng nhận sử dụng, khai thác không gian biển; quy định rõ quyền, trách nhiệm và nghĩa vụ của các chủ thể tham gia hoạt động trên không gian biển, trong đó có quyền chuyển nhượng, thế chấp, góp vốn, cho thuê lại; Hoàn thiện cơ chế, chính sách ưu đãi, hỗ trợ đặc thù, vượt trội để phát triển hạ tầng và các ngành, lĩnh vực biển mới, trọng điểm, có tính dẫn dắt, lan toả.</i>"; "<i>Hoàn thiện quy định, hướng dẫn kỹ thuật về phân vùng chức năng, sử dụng không gian biển, bảo đảm quy hoạch không gian biển quốc gia là công cụ quản lý tổng hợp và điều phối phát triển không gian biển quốc gia, có tính ràng buộc đối với toàn bộ hệ thống quy hoạch ngành, vùng và địa phương ven biển; là căn cứ để phân bổ nguồn lực, giao, cho thuê không gian biển; kiểm soát, xử lý xung đột, tránh chồng lấn, thiếu phối hợp trong sử dụng không gian biển. Hoạt động lấn biển được thực hiện trên cơ sở quy hoạch, bảo đảm hài hoà giữa phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường, hệ sinh thái biển, ứng phó với biến đổi khí hậu. Chú trọng quy hoạch đồng bộ, hiện đại các đảo và vùng ven biển, bảo đảm phát triển bền vững, gắn với quốc phòng, an</i></p>		<p>Bên cạnh đó, Chương II phù hợp với Nghị quyết số 79-NQ/TW về phát triển kinh tế nhà nước khi tạo cơ sở pháp lý để phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng chiến lược, trọng điểm, có tính kết nối liên vùng, liên tỉnh và quốc tế; đồng thời bảo đảm vai trò định hướng, điều tiết của Nhà nước trong quản lý các công trình hạ tầng giao thông thủy quan trọng.</p>
--	--	---

<p>ninh và ứng phó với biến đổi khí hậu. Xây dựng và thực hiện hiệu quả cơ chế, chính sách đặc thù để phát triển kinh tế kết hợp với bảo đảm quốc phòng, an ninh trên biển cho các đặc khu, đảo tiền tiêu. Khẩn trương xây dựng, hoàn thiện hệ thống tiêu chí đánh giá, đo lường các chỉ tiêu, mục tiêu về xây dựng và phát triển quốc gia biển mạnh."; "Phát triển đồng bộ, hiện đại hệ thống hạ tầng biển, ven biển, hải đảo và hạ tầng kết nối, đặc biệt với hạ tầng giao thông; mở rộng không gian phát triển ra biển xa, biển sâu và các không gian biển mới. Hình thành các cực tăng trưởng, trung tâm kinh tế, hành lang và các vùng động lực có năng lực cạnh tranh cao, gắn kết chặt chẽ với mạng lưới đô thị quốc gia. Ưu tiên phát triển hạ tầng chiến lược, lưỡng dụng, số và năng lượng; tăng cường kết nối đồng bộ giữa các phương thức vận tải, miền núi với miền biển, đất liền với hải đảo, các vùng động lực ven biển với các trung tâm kinh tế lớn."...</p> <p>- Thông báo số 125-TB/TW ngày 18 tháng 7 năm 2026 của Văn Phòng Trung ương Đảng về Kết luận của đồng chí Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm tại buổi làm việc với các cơ quan về phát triển công nghiệp hàng hải quốc gia: <i>Phát triển công nghiệp quốc phòng, an ninh lưỡng dụng để nâng cao năng lực tự chủ quốc gia, hỗ trợ phát triển năng lực công nghiệp dân sự...</i></p>			
<p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 định hướng phát triển đội tàu biển quốc gia, nâng cao năng lực vận tải biển, hoàn thiện thể chế quản lý tàu biển, bảo đảm an toàn – an ninh hàng hải và nâng cao vị thế quốc gia biển.</p>	<p>Chương III quy định về quản lý tàu thuyền trong đó gồm các quy định quản lý tàu biển, tàu sông, chủ tàu, treo cờ với tàu thuyền, niên hạn của tàu biển, tàu sông; đăng ký tàu biển, tàu sông; đăng kiểm tàu biển, tàu sông, công trình dầu</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính sách</p>	<p>Phù hợp với các chủ trương, định hướng lớn của Đảng về phát triển kinh tế biển, hiện đại hóa giao thông vận tải, chuyển đổi số và hội nhập quốc tế. Các quy định về quản lý, đăng ký, đăng kiểm, cấp giấy chứng nhận, chuyển quyền sở hữu, thế chấp tàu biển và quyền cầm giữ hàng hải</p>

<p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đặt ra yêu cầu hiện đại hóa ngành giao thông vận tải, phát triển đội tàu vận tải, công nghiệp đóng tàu, hệ thống đăng kiểm và tiêu chuẩn kỹ thuật phương tiện.</p> <p>- Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia đưa ra định hướng chuyển đổi số trong quản lý phương tiện, đăng ký, đăng kiểm tàu thuyền; xây dựng cơ sở dữ liệu số và quản lý phương tiện theo chuẩn quốc tế.</p> <p>- Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 của Bộ Chính trị về hội nhập quốc tế trong tình hình mới đặt ra yêu cầu nội luật hóa các điều ước quốc tế về hàng hải; hoàn thiện pháp luật về đăng ký tàu biển, giấy chứng nhận, tiêu chuẩn kỹ thuật, quyền tài sản và bảo đảm thực thi các công ước quốc tế.</p> <p>- Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân trở thành một động lực quan trọng của nền kinh tế đã tạo hành lang pháp lý minh bạch về sở hữu, thế chấp tàu biển, chuyển quyền sở hữu, bảo đảm quyền tài sản và thúc đẩy đầu tư vào vận tải thủy.</p> <p>- Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam trong giai đoạn mới đặt ra yêu cầu hoàn thiện pháp luật về quyền sở hữu, giao dịch tài sản, bảo đảm thực thi pháp luật và tăng cường hiệu lực quản lý nhà nước đối với phương tiện vận tải thủy.</p> <p>- Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công</p>	<p>khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo trên biển; giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển, tàu sông; chuyển quyền sở hữu và thế chấp tàu biển; quyền cầm giữ hàng hải.</p>	<p>đã thể chế hóa yêu cầu phát triển đội tàu quốc gia, nâng cao năng lực vận tải biển, hoàn thiện thể chế quản lý phương tiện thủy và bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải theo Nghị quyết số 36-NQ/TW và Nghị quyết số 29-NQ/TW.</p> <p>Dự thảo đồng thời cập nhật các quy định về chứng nhận điện tử, quản lý dữ liệu số, đăng ký và đăng kiểm phương tiện theo hướng hiện đại, phù hợp với tinh thần Nghị quyết số 57-NQ/TW về chuyển đổi số quốc gia. Các quy định liên quan đến tiêu chuẩn kỹ thuật, phòng ngừa ô nhiễm môi trường, quyền sở hữu và giao dịch tài sản đối với tàu thuyền cũng bảo đảm phù hợp với các điều ước quốc tế, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế theo Nghị quyết số 59-NQ/TW.</p> <p>Bên cạnh đó, việc hoàn thiện hành lang pháp lý về sở hữu, chuyển quyền sở hữu, thế chấp tàu biển góp phần bảo đảm quyền tài sản, tạo thuận lợi cho hoạt động đầu tư, huy động vốn và phát triển kinh tế tư nhân theo Nghị quyết số 68-NQ/TW; đồng thời tăng cường hiệu lực quản lý nhà nước, bảo đảm an toàn kỹ thuật và điều kiện khai thác phương tiện phù hợp với Nghị quyết số 27-NQ/TW và Chỉ thị số 23-CT/TW.</p>
---	--	--

<p>tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới đặt ra định hướng hoàn thiện quy định bảo đảm an toàn tàu thuyền, tiêu chuẩn kỹ thuật, đăng kiểm và điều kiện khai thác phương tiện.</p>			
<p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045: xác định nhiệm vụ phát triển nguồn nhân lực biển chất lượng cao, nâng cao năng lực đội ngũ thuyền viên, lao động hàng hải, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế và tiêu chuẩn quốc tế.</p> <p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước: yêu cầu phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho các ngành kinh tế mũi nhọn, trong đó có giao thông vận tải, logistics và kinh tế biển.</p> <p>- Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền XHCN Việt Nam: yêu cầu hoàn thiện hệ thống pháp luật về lao động, bảo đảm quyền con người, quyền công dân và tiêu chuẩn lao động phù hợp điều ước quốc tế. Văn kiện này do Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam ban hành.</p> <p>- Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 về hội nhập quốc tế trong tình hình mới: yêu cầu nội luật hóa các tiêu chuẩn lao động và điều ước quốc tế trong lĩnh vực hàng hải, nâng cao năng lực cạnh tranh nguồn nhân lực vận tải biển.</p> <p>- Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia của Bộ Chính trị: định hướng phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, kỹ năng nghề nghiệp, quản trị và điều kiện làm việc hiện đại.</p>	<p>Chương IV quy định về thuyền bộ tàu biển, tàu sông, bao gồm tiêu chuẩn, điều kiện, quyền và nghĩa vụ của thuyền viên; chính sách đào tạo, huấn luyện và điều kiện lao động của thuyền viên. Các quy định nhằm mục tiêu phát triển nguồn nhân lực hàng hải và đường thủy nội địa chất lượng cao, tăng cường công nhận chứng chỉ điện tử, bảo đảm điều kiện làm việc, an toàn lao động và phòng chống bạo lực, quấy rối trong môi trường lao động hàng hải.</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính sách</p>	<p>Quy định tại Chương IV về thuyền bộ tàu biển, tàu sông cơ bản phù hợp và thể chế hóa đầy đủ các chủ trương, định hướng lớn của Đảng về phát triển nguồn nhân lực, hội nhập quốc tế, bảo đảm quyền con người và chuyển đổi số trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa.</p> <p>Cụ thể, nội dung về tiêu chuẩn, đào tạo, huấn luyện, cấp chứng chỉ chuyên môn và phát triển đội ngũ thuyền viên chất lượng cao phù hợp với tinh thần của Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam tại Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam và Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, trong đó xác định phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho kinh tế biển, giao thông vận tải và logistics là nhiệm vụ trọng tâm nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia và đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế.</p> <p>Các quy định về quyền, nghĩa vụ của thuyền viên; điều kiện lao động; bảo đảm an toàn lao động; phòng, chống bạo lực và quấy rối trong môi trường làm việc; cũng như tăng cường bảo vệ quyền lợi của người lao động hàng hải, đường thủy nội địa đã</p>

<p>- Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới: nhấn mạnh nâng cao chất lượng đào tạo, quản lý người điều khiển phương tiện và lực lượng lao động vận tải.</p> <p>- Nghị quyết số 20-NQ/TW ngày 28/7/2026 Hội nghị lần thứ ba Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIV về xây dựng và phát triển Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh cũng xác định: "<i>Khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số và nguồn nhân lực chất lượng cao là động lực chính cho phát triển quốc gia biển mạnh, trọng tâm là phát triển và làm chủ tri thức, dữ liệu và công nghệ biển.</i>"; "<i>Phát triển nguồn nhân lực biển chất lượng cao, bảo đảm số lượng, chất lượng và cơ cấu phù hợp. Xây dựng đội ngũ chuyên gia, nhà khoa học và cán bộ quản lý nhà nước có chuyên môn sâu về biển; xây dựng, triển khai các chương trình đào tạo chuyên sâu về đại dương học, khoa học, kỹ thuật, công nghệ biển và quản trị biển hiện đại; lựa chọn phát triển một số ngành, lĩnh vực biển trọng điểm trong hệ thống giáo dục quốc dân; nâng cao năng lực dự báo nhu cầu lao động. Đẩy mạnh thu hút, trọng dụng, kết nối và phát huy hiệu quả đội ngũ chuyên gia, nhà khoa học trong nước, người Việt Nam ở nước ngoài và chuyên gia quốc tế phục vụ phát triển quốc gia biển mạnh.</i>"...</p> <p>- Thông báo số 125-TB/TW ngày 18 tháng 7 năm 2026 của Văn Phòng Trung ương Đảng về Kết luận của đồng chí Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm tại buổi làm việc với các cơ quan về phát triển công nghiệp hàng hải quốc gia: <i>nâng cao năng lực quản trị, phát triển nhà cung ứng, đào tạo nhân lực và mở rộng thị trường...</i></p>		<p>thể chế hóa yêu cầu của Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền XHCN Việt Nam, bảo đảm quyền con người, quyền công dân và tiệm cận các tiêu chuẩn lao động quốc tế mà Việt Nam tham gia.</p> <p>Đồng thời, việc bổ sung quy định về chứng chỉ điện tử, ứng dụng công nghệ số trong quản lý thuyền viên, đào tạo và xác thực năng lực chuyên môn phù hợp với định hướng của Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia; góp phần hiện đại hóa công tác quản lý nhân lực hàng hải, nâng cao hiệu quả quản trị và tính minh bạch trong hoạt động vận tải.</p> <p>Bên cạnh đó, các quy định về nâng cao chất lượng đào tạo, huấn luyện và quản lý đội ngũ thuyền viên, người điều khiển phương tiện còn phù hợp với yêu cầu tại Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới, góp phần nâng cao ý thức chấp hành pháp luật, kỹ năng nghề nghiệp và bảo đảm an toàn trong hoạt động vận tải thủy.</p> <p>Ngoài ra, việc nội luật hóa các tiêu chuẩn quốc tế về lao động hàng hải, tăng cường công nhận chứng chỉ, năng lực chuyên môn và cải thiện điều kiện làm việc của thuyền viên cũng đáp ứng yêu cầu của Nghị quyết</p>
---	--	--

			số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 về hội nhập quốc tế trong tình hình mới, tạo cơ sở nâng cao chất lượng nguồn nhân lực vận tải biển Việt Nam, tăng khả năng tham gia thị trường lao động hàng hải quốc tế và nâng cao vị thế của ngành hàng hải Việt Nam trong chuỗi vận tải toàn cầu.
<p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn 2045; trong đó nhấn mạnh phát triển các ngành công nghiệp nền tảng, công nghiệp chế tạo và công nghiệp phụ trợ, tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu.</p> <p>- Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 về kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội giai đoạn 2026–2030 gắn với mục tiêu tăng trưởng “hai con số”, yêu cầu phát triển hệ thống hạ tầng giao thông, logistics và nâng cao năng lực công nghiệp phục vụ vận tải.</p> <p>- Nghị quyết số 79-NQ/TW ngày 06/01/2026 về phát triển kinh tế nhà nước, xác định phát triển các ngành, lĩnh vực then chốt, chiến lược và hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng quy mô lớn, hiện đại.</p> <p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2045; trong đó xác định nhiệm vụ phát triển mạnh kinh tế hàng hải, xây dựng đội tàu biển quốc gia và công nghiệp đóng tàu.</p> <p>- Nghị quyết số 41-NQ/TW ngày 10/10/2023 về xây dựng và phát huy vai trò đội ngũ doanh nhân Việt Nam, khuyến khích phát triển doanh nghiệp công nghiệp quy mô lớn và tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu.</p> <p>- Nghị quyết số 20-NQ/TW ngày 28/7/2026 Hội nghị lần thứ ba Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa</p>	<p>Chương V quy định về công nghiệp tàu thủy, bao gồm hoạt động đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phá dỡ tàu thuyền và công nghiệp phụ trợ tàu thủy. Dự thảo xác lập nguyên tắc phát triển công nghiệp tàu thủy gắn với chiến lược công nghiệp quốc gia, chuyển đổi xanh và nâng cao tỷ lệ nội địa hóa. Nội dung chương bao gồm chính sách ưu đãi, hỗ trợ đầu tư; khuyến khích phát triển vật liệu, thiết bị và công nghệ trong nước; phát triển công nghiệp phụ trợ tàu thủy và tái sử dụng vật liệu từ hoạt động phá dỡ tàu thuyền.</p> <p>Đối với hoạt động phá dỡ tàu thuyền, dự thảo quy định chặt chẽ điều kiện về quốc phòng, an ninh, an toàn lao động, phòng chống cháy nổ và bảo vệ môi trường; đồng thời yêu cầu hoạt động phá dỡ chỉ được thực hiện tại các cơ sở đủ điều kiện theo pháp luật Việt Nam hoặc</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính sách</p>	<p>Chương V về công nghiệp tàu thủy cơ bản phù hợp với các chủ trương, định hướng lớn của Đảng về công nghiệp hóa, phát triển kinh tế biển và hạ tầng chiến lược. Các quy định về đóng mới, sửa chữa, phá dỡ tàu thuyền và phát triển công nghiệp phụ trợ đã thể chế hóa định hướng phát triển công nghiệp chế tạo, nâng cao tỷ lệ nội địa hóa, tăng cường năng lực logistics và vận tải biển quốc gia theo tinh thần các Nghị quyết số 29-NQ/TW, 36-NQ/TW, 79-NQ/TW và Kết luận số 18-KL/TW, Nghị quyết số 20-NQ/TW, Thông báo số 125- TB/VPTW.</p> <p>Dự thảo đồng thời khuyến khích phát triển doanh nghiệp công nghiệp tàu thủy quy mô lớn, ứng dụng công nghệ hiện đại và tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu, phù hợp với Nghị quyết số 41-NQ/TW về phát huy vai trò đội ngũ doanh nhân Việt Nam. Các quy định về phá dỡ tàu thuyền cũng bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh, an toàn lao động, phòng chống cháy nổ và bảo vệ môi trường, đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững và chuyển đổi xanh.</p>

<p>XIV về xây dựng và phát triển Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh cũng xác định: <i>Phát triển công nghiệp đóng tàu theo tư duy hệ sinh thái, đồng bộ với đội tàu biển, phương tiện thủy nội địa, hệ thống cảng, logistics, công nghiệp phụ trợ và dịch vụ, theo hướng thân thiện môi trường, tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu; nâng cao năng lực nghiên cứu, thiết kế, chế tạo các loại tàu biển, phương tiện và thiết bị phục vụ khai thác biển, phát triển năng lượng ngoài khơi.</i></p> <p>- Thông báo số 125-TB/TW ngày 18 tháng 7 năm 2026 của Văn Phòng Trung ương Đảng về Kết luận của đồng chí Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm tại buổi làm việc với các cơ quan về phát triển công nghiệp hàng hải quốc gia: <i>Phát triển công nghiệp hàng hải quốc gia, trong đó có công nghiệp đóng tàu là nhiệm vụ chiến lược trong tổng thể xây dựng Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh, nhằm xây dựng năng lực quốc gia trên biển, gắn phát triển kinh tế với bảo đảm quốc phòng - an ninh, tự chủ vận tải, logistics và an ninh chuỗi cung ứng.</i></p>	<p>điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên</p>		
<p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; trong đó nhấn mạnh phát triển hệ thống logistics hiện đại, nâng cao năng lực vận tải và giảm chi phí logistics quốc gia.</p> <p>- Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 về kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội giai đoạn 2026–2030, yêu cầu phát triển các tuyến giao thông kết nối liên vùng, liên phương thức và nâng cao hiệu quả vận tải đa phương thức.</p> <p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; trong đó xác định nhiệm vụ phát triển vận tải</p>	<p>Chương VI quy định về vận tải biển và vận tải đường thủy nội địa gồm các quy định chung, quyền vận tải biển, vận tải đường thủy nội địa; hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển; hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển; hợp đồng thuê tàu biển; vận tải đường thủy nội địa; vận tải đa phương thức. Dự thảo phân định rõ vận tải biển quốc tế, vận tải biển nội</p>		<p>Chương VI của dự thảo cơ bản bám sát và thể chế hóa các chủ trương, định hướng lớn của Đảng về phát triển vận tải, logistics và kinh tế biển. Việc quy định toàn diện về vận tải biển, vận tải đường thủy nội địa, vận tải đa phương thức, hợp đồng vận tải và quyền vận tải đã góp phần hoàn thiện hành lang pháp lý cho phát triển hệ thống logistics hiện đại, phù hợp với yêu cầu tại Nghị quyết số 29-NQ/TW về nâng cao năng lực vận tải, giảm chi phí logistics và thúc đẩy công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Các quy định về vận tải đa phương</p>

<p>biển, dịch vụ logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam.</p> <p>- Nghị quyết số 41-NQ/TW ngày 10/10/2023 về xây dựng và phát huy vai trò đội ngũ doanh nhân Việt Nam; khuyến khích phát triển doanh nghiệp logistics, vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải.</p> <p>- Nghị quyết số 20-NQ/TW ngày 28/7/2026 Hội nghị lần thứ ba Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIV về xây dựng và phát triển Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh cũng xác định: <i>Phát triển đội tàu vận tải biển hiện đại, tăng nhanh thị phần vận chuyển quốc tế. Đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics hàng hải, kết nối đồng bộ, hiệu quả với hệ thống đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và hàng không.</i></p> <p>- Thông báo số 125-TB/TW ngày 18 tháng 7 năm 2026 của Văn Phòng Trung ương Đảng về Kết luận của đồng chí Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm tại buổi làm việc với các cơ quan về phát triển công nghiệp hàng hải quốc gia: <i>Phát triển công nghiệp hàng hải quốc gia, trong đó có công nghiệp đóng tàu là nhiệm vụ chiến lược trong tổng thể xây dựng Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh, nhằm xây dựng năng lực quốc gia trên biển, gắn phát triển kinh tế với bảo đảm quốc phòng - an ninh, tự chủ vận tải, logistics và an ninh chuỗi cung ứng.</i></p>	<p>địa và vận tải đường thủy nội địa; hoàn thiện quy định về quyền vận tải nội địa nhằm bảo đảm phù hợp với cam kết WTO và yêu cầu bảo hộ hợp lý đối với đội tàu Việt Nam. Bên cạnh đó, dự thảo kế thừa và hoàn thiện các chế định hợp đồng thuê tàu định hạn, thuê tàu trần, trách nhiệm của chủ tàu, người thuê tàu và chứng từ vận tải điện tử, tạo cơ sở pháp lý cho chuyển đổi số trong hoạt động vận tải</p>	<p>thức, chứng từ vận tải điện tử và chuyển đổi số trong hoạt động vận tải cũng tạo điều kiện nâng cao hiệu quả quản lý, tối ưu hóa chuỗi cung ứng và tăng khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải.</p> <p>Bên cạnh đó, các quy định về phát triển logistics hàng hải và kết nối đồng bộ kết cấu hạ tầng, hoạt động vận tải thông qua các quy định về chính sách phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa theo hướng hiện đại, đồng bộ, kết nối hiệu quả với các phương thức vận tải khác, nâng cao hiệu quả lưu chuyển hàng hóa và giảm chi phí logistics, đồng thời bổ sung các quy định về dịch vụ hỗ trợ vận tải nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải và đường thủy nội địa cũng phù hợp với định hướng tại Nghị quyết số 20-NQ/TW ngày 28/7/2026 Hội nghị lần thứ ba Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIV.</p> <p>Dự thảo đồng thời phù hợp với định hướng tại Kết luận số 18-KL/TW khi chú trọng phát triển vận tải liên vùng, liên phương thức và nâng cao hiệu quả kết nối giữa vận tải biển với vận tải đường thủy nội địa và các loại hình vận tải khác. Việc phân định rõ vận tải biển quốc tế, vận tải biển nội địa và vận tải đường thủy nội địa giúp tăng tính minh bạch trong quản lý, tạo cơ sở thúc đẩy tổ chức vận tải hợp lý, khai thác hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông và phát triển mạng lưới logistics đồng bộ.</p>
---	--	---

		<p>Bên cạnh đó, các quy định về quyền vận tải nội địa, bảo hộ hợp lý đội tàu Việt Nam, phát triển vận tải xanh và nâng cao trách nhiệm của chủ tàu, người thuê tàu thể hiện sự phù hợp với tinh thần Nghị quyết số 36-NQ/TW về phát triển bền vững kinh tế biển, nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam và phát triển dịch vụ logistics biển. Việc bổ sung cơ sở pháp lý cho vận tải xanh và vận tải công cộng đường thủy cũng góp phần thúc đẩy mô hình vận tải thân thiện môi trường, giảm phát thải và khai thác hiệu quả tiềm năng giao thông đường thủy.</p> <p>Ngoài ra, các quy định về hợp đồng thuê tàu, quyền và nghĩa vụ của các chủ thể tham gia hoạt động vận tải, cùng việc hoàn thiện môi trường pháp lý cho hoạt động logistics và vận tải đa phương thức cũng tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp vận tải, logistics phát triển ổn định, nâng cao năng lực cạnh tranh, phù hợp với tinh thần Nghị quyết số 41-NQ/TW về xây dựng và phát huy vai trò đội ngũ doanh nhân Việt Nam trong giai đoạn mới.</p>
	<p>Chương VII quy định về dịch vụ hàng hải và đường thủy nội địa bao gồm quy định chung; đại lý tàu biển; hoa tiêu hàng hải và đường thủy nội địa; dịch vụ lai dắt tàu thuyền; vận chuyển, xếp dỡ, giao nhận hàng hoá; thời hiệu khởi kiện. Dự</p>	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đã đáp ứng chủ trương, chính sách</p> <p>Các quy định của Chương này cơ bản phù hợp với định hướng tại Nghị quyết số 29-NQ/TW về phát triển hệ thống logistics hiện đại, nâng cao năng lực vận tải và giảm chi phí logistics quốc gia. Việc hoàn thiện khuôn khổ pháp lý cho các dịch vụ hỗ trợ vận tải, logistics hàng hải và đường thủy nội địa sẽ góp phần tăng tính kết nối trong</p>

	<p>thảo mở rộng phạm vi dịch vụ theo hướng bao quát các mô hình kinh doanh mới, tăng cường xã hội hóa và hội nhập quốc tế nhưng vẫn bảo đảm nguyên tắc ưu tiên tàu thuyền Việt Nam thực hiện dịch vụ trong vùng biển và đường thủy nội địa Việt Nam. Nội dung chương cũng tập trung hoàn thiện khuôn khổ pháp lý đối với chuỗi logistics hàng hải và đường thủy nội địa, thúc đẩy giảm chi phí logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.</p>		<p>chuỗi cung ứng, nâng cao hiệu quả khai thác hạ tầng giao thông và thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics theo hướng chuyên nghiệp, hiện đại.</p> <p>Đồng thời, nội dung dự thảo cũng bám sát yêu cầu của Kết luận số 18-KL/TW về phát triển vận tải liên phương thức và tăng cường kết nối vùng. Các quy định liên quan đến logistics và dịch vụ hỗ trợ vận tải tạo cơ sở thúc đẩy sự liên kết giữa vận tải biển, vận tải đường thủy nội địa với các phương thức vận tải khác, qua đó nâng cao hiệu quả lưu thông hàng hóa, giảm chi phí vận tải và tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.</p> <p>Bên cạnh đó, việc ưu tiên tàu thuyền Việt Nam tham gia cung ứng dịch vụ trong vùng biển và đường thủy nội địa Việt Nam, đồng thời mở rộng cơ hội cho doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ logistics, phù hợp với tinh thần Nghị quyết số 36-NQ/TW về phát triển kinh tế biển bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam. Các quy định này cũng tạo điều kiện thúc đẩy doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp dịch vụ vận tải phát triển, phù hợp với định hướng tại Nghị quyết số 41-NQ/TW về phát huy vai trò đội ngũ doanh nhân Việt Nam trong các ngành dịch vụ logistics và vận tải.</p>
<p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; trong đó nhấn mạnh phát triển hệ thống logistics hiện</p>	<p>Chương VIII quy định về tồn thất chung, tồn thất riêng và chỉ định người phân bổ tồn thất</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ</p>	<p>Các quy định của Chương VIII về tồn thất chung và tồn thất riêng cơ bản phù hợp với các chủ trương, định hướng lớn của Đảng</p>

<p>đại, nâng cao năng lực vận tải và giảm chi phí logistics quốc gia.</p> <p>- Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 về kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội giai đoạn 2026–2030, yêu cầu phát triển các tuyến giao thông kết nối liên vùng, liên phương thức và nâng cao hiệu quả vận tải đa phương thức.</p> <p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; trong đó xác định nhiệm vụ phát triển vận tải biển, dịch vụ logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam.</p> <p>- Nghị quyết số 41-NQ/TW ngày 10/10/2023 về xây dựng và phát huy vai trò đội ngũ doanh nhân Việt Nam; khuyến khích phát triển doanh nghiệp logistics, vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải.</p>	<p>chung. Đây là nhóm quy định mang tính đặc thù của pháp luật hàng hải quốc tế, điều chỉnh việc phân chia thiệt hại, chi phí phát sinh trong trường hợp hy sinh, chi phí bất thường nhằm cứu tàu, hàng hóa, hành khách và các lợi ích liên quan khỏi hiểm họa chung.</p>	<p>trương, chính sách</p>	<p>về phát triển kinh tế biển, logistics và vận tải đa phương thức. Việc hoàn thiện cơ sở pháp lý về phân chia rủi ro, chi phí và trách nhiệm trong hoạt động hàng hải góp phần nâng cao tính an toàn, minh bạch và khả năng dự báo của môi trường kinh doanh vận tải biển, qua đó hỗ trợ giảm chi phí logistics và nâng cao hiệu quả khai thác vận tải theo tinh thần của Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022.</p> <p>Đồng thời, các quy định này tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho hoạt động vận tải biển, vận tải đa phương thức và kết nối chuỗi cung ứng, phù hợp với yêu cầu phát triển hạ tầng và mạng lưới vận tải liên vùng, liên phương thức được đặt ra tại Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026. Việc tiếp cận theo thông lệ và tập quán hàng hải quốc tế cũng góp phần nâng cao khả năng hội nhập, tăng tính cạnh tranh của vận tải biển Việt Nam và thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics biển theo định hướng của Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018.</p> <p>Bên cạnh đó, việc xây dựng khung pháp lý rõ ràng về xử lý tổn thất hàng hải giúp doanh nghiệp vận tải biển, logistics và bảo hiểm hàng hải chủ động hơn trong quản trị rủi ro, bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của các bên liên quan, qua đó tạo điều kiện thúc đẩy phát triển cộng đồng doanh nghiệp logistics và dịch vụ hỗ trợ vận tải theo tinh thần của Nghị quyết số 41-NQ/TW ngày 10/10/2023.</p>
--	---	---------------------------	--

<p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; yêu cầu hoàn thiện thể chế pháp luật hàng hải phù hợp thông lệ quốc tế và nâng cao năng lực cạnh tranh của vận tải biển.</p> <p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; nhấn mạnh phát triển hệ thống logistics hiện đại, an toàn và hiệu quả.</p>	<p>Chương IX quy định bảo hiểm bao gồm quy định bảo hiểm hàng hải, bảo hiểm đường thủy nội địa</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính sách</p>	<p>Các quy định tại Chương IX về bảo hiểm hàng hải và bảo hiểm đường thủy nội địa cơ bản phù hợp với định hướng của Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam tại Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 và Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022.</p> <p>Việc xây dựng cơ chế bảo hiểm chuyên biệt cho hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa góp phần hoàn thiện thể chế pháp luật trong lĩnh vực vận tải biển theo hướng đồng bộ, hiện đại và tiệm cận thông lệ quốc tế; tạo cơ sở pháp lý minh bạch cho việc phân bổ, quản trị và xử lý rủi ro trong hoạt động vận tải, logistics và khai thác phương tiện thủy. Đồng thời, các quy định về trách nhiệm bảo hiểm, bồi thường tổn thất và bảo đảm an toàn vận tải góp phần nâng cao tính ổn định, an toàn và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải biển, doanh nghiệp logistics và chuỗi cung ứng.</p> <p>Bên cạnh đó, việc bổ sung và hoàn thiện các quy định về bảo hiểm đường thủy nội địa cũng phù hợp với yêu cầu phát triển hệ thống logistics hiện đại, an toàn và hiệu quả; hỗ trợ thúc đẩy vận tải đa phương thức, giảm thiểu rủi ro thương mại và nâng cao khả năng huy động nguồn lực xã hội cho phát triển kinh tế biển và giao thông thủy bền vững.</p>
	<p>Chương X quy định phí, lệ phí, giá dịch vụ và phụ thu ngoài giá. Nội dung chính gồm: cơ</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã đáp</p>	<p>Các quy định này cơ bản phù hợp với định hướng của Ban Chấp hành Trung ương</p>

	chế thu, quản lý và sử dụng phí, lệ phí; giá dịch vụ tại cảng biển, cảng thủy nội địa; giá dịch vụ vận tải và các khoản phụ thu ngoài giá.	ứng chủ trương, chính sách	<p>Đảng Cộng sản Việt Nam tại Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 và Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về hoàn thiện thể chế kinh tế biển, phát triển thị trường dịch vụ logistics hiện đại và nâng cao năng lực cạnh tranh của vận tải biển. Việc áp dụng cơ chế giá theo nguyên tắc thị trường góp phần tăng tính tự chủ, nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp vận tải và dịch vụ cảng, đồng thời tạo môi trường cạnh tranh minh bạch, bình đẳng.</p> <p>Bên cạnh đó, quy định về công khai, kê khai và niêm yết giá cùng với việc kiểm soát các khoản phụ thu ngoài giá vận tải giúp tăng tính minh bạch trong hoạt động cung ứng dịch vụ, hạn chế tình trạng thu phí bất hợp lý, bảo vệ quyền lợi của khách hàng và doanh nghiệp sử dụng dịch vụ. Đây cũng là cơ sở để ổn định chi phí logistics, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng và thúc đẩy phát triển vận tải biển, vận tải thủy nội địa theo hướng hiện đại, an toàn và bền vững.</p>
<p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; nhấn mạnh phát triển hệ thống logistics hiện đại, giảm chi phí logistics quốc gia.</p> <p>- Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 về kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội giai đoạn 2026–2030; yêu cầu phát triển hệ thống giao thông và logistics kết nối liên vùng, liên phương thức.</p> <p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt</p>	Chương XI quy định quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa và hoạt động của tàu thuyền trong vùng biển Việt Nam. Nội dung chương xác định trách nhiệm, thẩm quyền của Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa trong thực hiện thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng;	Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính sách	Quy định tại Chương XI cơ bản phù hợp với các chủ trương, định hướng lớn của Đảng về phát triển hạ tầng logistics, kinh tế biển và nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước trong giai đoạn mới. Việc xác định rõ trách nhiệm, thẩm quyền của Cảng vụ hàng hải và Cảng vụ đường thủy nội địa trong quản lý hoạt động tàu thuyền, thực hiện thủ tục điện tử, giám sát an toàn, an ninh và phòng ngừa ô nhiễm môi trường góp phần

<p>Nam; xác định phát triển dịch vụ hàng hải, logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của hệ thống cảng biển.</p> <p>- Nghị quyết số 41-NQ/TW ngày 10/10/2023 về xây dựng và phát huy vai trò đội ngũ doanh nhân Việt Nam; khuyến khích phát triển doanh nghiệp dịch vụ logistics và dịch vụ vận tải.</p>	<p>giám sát hoạt động tàu thuyền; bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Đồng thời, chương này quy định các trường hợp tàu thuyền không được rời cảng như không bảo đảm điều kiện an toàn, chưa hoàn thành nghĩa vụ tài chính hoặc đang bị bắt giữ theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền.</p>	<p>nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển, cảng thủy nội địa, tạo thuận lợi cho vận tải và logistics, phù hợp với tinh thần của Nghị quyết số 29-NQ/TW về phát triển hệ thống logistics hiện đại, giảm chi phí logistics quốc gia.</p> <p>Các quy định về kiểm soát tàu thuyền đến, rời cảng; tăng cường phối hợp quản lý giữa các lực lượng chức năng tại cảng biển, cảng thủy nội địa và vùng biển Việt Nam cũng đáp ứng yêu cầu của Kết luận số 18-KL/TW về phát triển hệ thống giao thông và logistics kết nối liên vùng, liên phương thức, bảo đảm lưu thông hàng hóa an toàn, thông suốt và hiệu quả. Đồng thời, việc nâng cao năng lực quản lý chuyên ngành tại cảng biển góp phần thực hiện mục tiêu phát triển dịch vụ hàng hải, logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của hệ thống cảng biển theo Nghị quyết số 36-NQ/TW về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam.</p> <p>Bên cạnh đó, quy định minh bạch về các trường hợp tàu thuyền không được rời cảng như không bảo đảm điều kiện an toàn, chưa hoàn thành nghĩa vụ tài chính hoặc đang bị áp dụng biện pháp bắt giữ giúp tăng cường kỷ cương, bảo đảm tuân thủ pháp luật và tạo môi trường kinh doanh ổn định, minh bạch cho doanh nghiệp vận tải, logistics và dịch vụ hàng hải. Nội dung này cũng phù hợp với tinh thần của Nghị quyết số 41-NQ/TW về khuyến khích phát triển đội ngũ doanh</p>
---	--	---

			nhân và doanh nghiệp dịch vụ logistics, vận tải có năng lực cạnh tranh cao, hoạt động trong môi trường pháp lý ổn định, an toàn và hội nhập quốc tế.
<ul style="list-style-type: none"> - Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả. - Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; nhấn mạnh phát triển hệ thống logistics và nâng cao hiệu quả quản lý hạ tầng giao thông. - Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 về kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội giai đoạn 2026–2030; yêu cầu phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, kết nối liên vùng và quốc tế. - Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; xác định nâng cao hiệu quả quản lý hệ thống cảng biển, phát triển dịch vụ logistics. 	Chương XII quy định về an toàn, an ninh hàng hải và đường thủy nội địa. Quy định về an toàn, an ninh được thiết kế lại theo hướng tích hợp, mở rộng phạm vi áp dụng cho toàn bộ tuyến vận tải thủy, đặc biệt khu vực giao thoa biển – sông, đồng thời bổ sung cơ chế phối hợp liên ngành, chia sẻ thông tin và quản lý rủi ro theo chuẩn mực quốc tế. Trên cơ sở đó, quy định về điều tra tai nạn và kháng nghị được hợp nhất thành một khuôn khổ chung, thống nhất quy trình, tăng cường tính minh bạch, khách quan và bảo đảm cơ chế phối hợp giữa các lực lượng chức năng	Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính sách	<p>Phù hợp với các chủ trương của Đảng về tinh gọn bộ máy, hiện đại hóa quản lý giao thông và phát triển kinh tế biển bền vững. Nội dung chương đã tích hợp quản lý an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường và điều kiện lao động theo hướng thống nhất, tăng cường phối hợp liên ngành, chia sẻ thông tin và quản lý rủi ro.</p> <p>Các quy định về an ninh tàu biển, cảng biển, cảng thủy nội địa và cơ chế truyền phát thông tin an ninh phù hợp với yêu cầu phát triển hệ thống logistics, hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại và kết nối quốc tế. Việc mở rộng phạm vi quản lý tại khu vực giao thoa biển – sông góp phần khắc phục khoảng trống pháp lý, nâng cao hiệu quả kiểm soát an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường trên toàn tuyến vận tải thủy.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; yêu cầu bảo đảm an toàn, an ninh trong hoạt động kinh tế biển. - Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; nhấn mạnh phát triển hệ thống giao thông an toàn, bền vững. 	Chương XIII quy định điều tra tai nạn, kháng nghị hàng hải và đường thủy nội địa. Nội dung chương tập trung xây dựng cơ chế điều tra thống nhất, minh bạch và khách quan nhằm xác định nguyên nhân tai nạn, trách nhiệm của các bên liên quan và các biện pháp phòng ngừa tái diễn. Đồng thời, dự thảo hoàn	Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính sách	Nội dung quy định tại dự thảo Bộ luật cơ bản phù hợp với tinh thần của Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 khi chú trọng xây dựng cơ chế điều tra tai nạn hàng hải và tai nạn đường thủy theo hướng minh bạch, khách quan, góp phần bảo đảm an toàn, an ninh trong các hoạt động kinh tế biển. Việc xác định nguyên nhân tai nạn, trách nhiệm của các bên liên quan và áp dụng các biện pháp phòng ngừa tái diễn sẽ

	<p>thiện cơ chế phối hợp giữa các cơ quan chức năng trong điều tra, xử lý tai nạn và thu thập chứng cứ. Các quy định về kháng nghị hàng hải và kháng nghị đường thủy nội địa được xây dựng theo hướng thống nhất trình tự, thủ tục giữa hai lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.</p>		<p>hỗ trợ nâng cao năng lực quản lý rủi ro, bảo đảm an toàn hàng hải và an toàn giao thông đường thủy nội địa.</p> <p>Các quy định về phối hợp giữa cơ quan chức năng trong điều tra, xử lý tai nạn và thu thập chứng cứ cũng phù hợp với yêu cầu tăng cường hiệu quả quản lý nhà nước, nâng cao khả năng ứng phó sự cố và bảo đảm trật tự, an toàn trong hoạt động vận tải biển và đường thủy nội địa.</p> <p>Đồng thời, nội dung chương phù hợp với Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 khi hướng tới xây dựng hệ thống giao thông vận tải an toàn, hiện đại và bền vững. Việc thống nhất trình tự, thủ tục về kháng nghị hàng hải và kháng nghị đường thủy nội địa góp phần hoàn thiện thể chế pháp luật, tăng tính đồng bộ giữa hai lĩnh vực, tạo thuận lợi cho hoạt động quản lý, khai thác và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải theo hướng hiện đại hóa và hội nhập quốc tế.</p>
<p>- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; yêu cầu phát triển hệ thống giao thông an toàn, bền vững.</p> <p>- Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; yêu cầu nâng cao an toàn trong hoạt động hàng hải.</p>	<p>Chương XIV quy định tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ tàu thuyền, ứng phó sự cố khẩn cấp trong hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa, gồm các nội dung chính sau: quy định hoạt động tìm kiếm cứu nạn nhằm cứu người bị nạn trên biển, vùng nước cảng biển và đường thủy nội địa; tổ chức hệ thống phối hợp tìm kiếm cứu nạn và xây dựng lực lượng</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính sách</p>	<p>Phù hợp với tinh thần của Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 khi chú trọng xây dựng hệ thống giao thông an toàn, bền vững thông qua việc hoàn thiện cơ chế tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ và ứng phó sự cố khẩn cấp trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa. Các quy định về tổ chức lực lượng chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn, cơ chế phối hợp giữa các cơ quan và huy động nguồn lực ứng phó sự cố góp phần nâng cao năng lực bảo đảm an toàn giao thông, giảm thiểu thiệt hại về người,</p>

	chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn hàng hải. Đồng thời quy định hoạt động cứu hộ đối với tàu thuyền, tài sản gặp nguy hiểm, thực hiện theo hợp đồng cứu hộ hoặc theo quy định pháp luật; thuyền trưởng được quyền đại diện chủ tàu ký hợp đồng cứu hộ. Chương này cũng quy định trách nhiệm tổ chức ứng phó bão, lũ, thiên tai nhằm bảo đảm an toàn cho người, phương tiện, hàng hóa và kết cấu hạ tầng; quy định việc huy động lực lượng, phương tiện, thiết bị để ứng phó sự cố tràn dầu, hạn chế ô nhiễm môi trường theo pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Chính phủ được giao quy định chi tiết việc tổ chức thực hiện các hoạt động này.		tài sản và môi trường trong quá trình phát triển hạ tầng và vận tải hiện đại. Đồng thời, nội dung Chương cũng phù hợp với định hướng của Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về nâng cao an toàn, an ninh hàng hải và tăng cường năng lực quản lý, ứng phó các sự cố trên biển. Quy định về cứu hộ tàu thuyền, ứng phó thiên tai, bão lũ và sự cố tràn dầu góp phần bảo đảm hoạt động kinh tế biển diễn ra an toàn, liên tục, hạn chế ô nhiễm môi trường biển và bảo vệ hệ sinh thái biển.
<ul style="list-style-type: none"> - Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; yêu cầu nâng cao năng lực phòng ngừa, ứng phó sự cố trên biển. - Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; yêu cầu phát triển hệ thống giao thông an toàn, bền vững. 	Chương XV quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải bao gồm quy định mức giới hạn trách nhiệm và quỹ bảo đảm bồi thường. Nội dung chương quy định nguyên tắc xác định giới hạn trách nhiệm; các loại khiếu nại được áp dụng giới hạn trách nhiệm; trường hợp mất quyền được giới hạn trách nhiệm và cơ chế thành lập quỹ giới hạn	Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính sách	Các quy định của Chương XV về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với khiếu nại hàng hải cơ bản phù hợp với định hướng của Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam tại Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 và Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022. Việc xác lập cơ chế giới hạn trách nhiệm dân sự, xác định rõ phạm vi khiếu nại được áp dụng và cơ chế thành lập quỹ giới hạn trách nhiệm góp phần nâng cao năng lực quản trị rủi ro, phòng ngừa và ứng phó với các sự cố phát

	<p>trách nhiệm. Các quy định được xây dựng trên cơ sở tiếp cận thông lệ và công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm trong hàng hải, góp phần nâng cao tính ổn định và khả năng dự báo pháp lý cho hoạt động vận tải biển và đầu tư đội tàu.</p>		<p>sinh trong hoạt động hàng hải. Qua đó, tạo cơ sở pháp lý để xử lý hậu quả tai nạn, sự cố trên biển một cách minh bạch, ổn định và phù hợp với thông lệ quốc tế.</p> <p>Các quy định này đồng thời góp phần bảo đảm an toàn, ổn định cho hoạt động vận tải biển và hệ thống giao thông hàng hải theo định hướng phát triển hệ thống giao thông an toàn, bền vững. Cơ chế giới hạn trách nhiệm giúp cân bằng lợi ích giữa chủ tàu, doanh nghiệp khai thác vận tải, tổ chức bảo hiểm và bên bị thiệt hại, hạn chế nguy cơ đổ vỡ tài chính do các sự cố hàng hải lớn, từ đó tăng khả năng duy trì hoạt động khai thác vận tải biển ổn định và liên tục.</p> <p>Bên cạnh đó, việc tiếp cận các nguyên tắc và công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm hàng hải còn góp phần nâng cao tính tương thích của pháp luật Việt Nam với chuẩn mực quốc tế, hỗ trợ quá trình hiện đại hóa ngành hàng hải, nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu Việt Nam và tăng cường niềm tin của nhà đầu tư, doanh nghiệp trong hoạt động vận tải biển và logistics.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam; yêu cầu hoàn thiện thể chế pháp luật hàng hải theo chuẩn mực quốc tế. - Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; nhấn mạnh nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics và vận tải. 	<p>Chương XVI quy định tạm giữ, bắt giữ tàu biển. Nội dung chương bao gồm căn cứ bắt giữ tàu biển, thẩm quyền quyết định bắt giữ, trình tự thủ tục bắt giữ và hủy bỏ bắt giữ tàu biển. Đồng thời, dự thảo quy định trách nhiệm của người yêu cầu bắt giữ tàu biển</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính sách</p>	<p>Chương XVI về bắt giữ tàu biển được xây dựng phù hợp với định hướng của Nghị quyết số 36-NQ/TW; các quy định về căn cứ bắt giữ tàu biển, thẩm quyền quyết định, trình tự thủ tục bắt giữ và hủy bỏ bắt giữ tàu biển đã tiệm cận cơ chế pháp lý quốc tế trong giải quyết khiếu nại và tranh chấp hàng hải, góp phần nâng cao tính minh bạch, ổn định và khả năng dự đoán của môi</p>

	<p>trong trường hợp yêu cầu không đúng gây thiệt hại; cơ chế bồi thường thiệt hại và xử lý tranh chấp phát sinh từ việc bắt giữ tàu biển. Các quy định này được xây dựng theo hướng tiệm cận pháp luật hàng hải quốc tế và thực tiễn giải quyết tranh chấp hàng hải hiện nay.</p>		<p>trường pháp lý hàng hải Việt Nam. Việc bổ sung cơ chế trách nhiệm của người yêu cầu bắt giữ tàu biển trong trường hợp yêu cầu không đúng gây thiệt hại, cùng với quy định về bồi thường thiệt hại và xử lý tranh chấp phát sinh, giúp cân bằng lợi ích giữa các chủ thể liên quan, hạn chế lạm dụng biện pháp bắt giữ tàu biển và tăng cường hiệu quả bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của doanh nghiệp. Điều này cũng phù hợp với yêu cầu xây dựng hệ thống pháp luật hiện đại, đồng bộ và có khả năng hội nhập sâu rộng trong lĩnh vực hàng hải quốc tế.</p> <p>Đồng thời, các quy định của chương cũng đáp ứng tinh thần Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, trong đó nhấn mạnh nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics và vận tải. Một cơ chế pháp lý rõ ràng, minh bạch về bắt giữ tàu biển và giải quyết tranh chấp hàng hải sẽ góp phần giảm rủi ro pháp lý, nâng cao hiệu quả lưu thông hàng hóa, bảo đảm an toàn cho hoạt động vận tải biển và chuỗi logistics. Qua đó, tạo điều kiện thuận lợi cho thu hút đầu tư, phát triển dịch vụ hàng hải chất lượng cao và nâng cao vị thế cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam trong khu vực và quốc tế.</p>
<p>Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị Trung ương 8 khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đặt ra định hướng phát triển vận</p>	<p>Chương XVII quy định về tài sản chìm đắm. Tài sản chìm đắm được xác định là tàu thuyền, hàng hóa hoặc vật thể</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính</p>	<p>Quy định về tài sản chìm đắm tại Chương XVII phù hợp với định hướng của Nghị quyết số 36-NQ/TW khi góp phần bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và khai thác hiệu</p>

<p>tải biển, cảng biển, dịch vụ logistics; bảo đảm an toàn, an ninh và khai thác hiệu quả không gian biển.</p> <p>Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XIII về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam trong giai đoạn mới đặt ra định hướng hoàn thiện hệ thống pháp luật, nâng cao hiệu quả cơ chế giải quyết tranh chấp, bảo đảm công lý và bảo vệ quyền con người, quyền công dân.</p>	<p>khác chìm đắm, trôi nổi trong vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam hoặc dạt vào bờ biển Việt Nam. Dự thảo phân biệt tài sản chìm đắm gây nguy hiểm, tức là tài sản làm cản trở hoặc gây nguy hiểm cho hoạt động hàng hải, đe dọa tính mạng, sức khỏe con người, ảnh hưởng tài nguyên hoặc gây ô nhiễm môi trường. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm có nghĩa vụ trục vớt và chịu chi phí liên quan. Nếu chủ sở hữu không thực hiện hoặc thực hiện không đúng thời hạn, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định việc trục vớt.</p>	<p>sách</p>	<p>quả không gian biển. Việc xác định rõ trách nhiệm của chủ sở hữu trong trục vớt tài sản chìm đắm và xử lý tài sản gây nguy hiểm giúp hạn chế cản trở giao thông hàng hải, giảm nguy cơ tai nạn, ô nhiễm môi trường biển và bảo đảm hoạt động thông suốt của hệ thống cảng biển, vận tải biển và logistics. Cơ chế cho phép cơ quan nhà nước có thẩm quyền chủ động tổ chức trục vớt khi chủ sở hữu không thực hiện cũng góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước và khả năng ứng phó nhanh đối với các sự cố trên biển.</p> <p>Đồng thời, quy định này cũng phù hợp với yêu cầu của Nghị quyết số 27-NQ/TW về hoàn thiện hệ thống pháp luật và nâng cao hiệu quả thực thi pháp luật. Việc quy định cụ thể nghĩa vụ của chủ sở hữu, thẩm quyền xử lý của cơ quan nhà nước và trách nhiệm chi trả chi phí trục vớt góp phần tăng tính minh bạch, rõ ràng trong áp dụng pháp luật, tạo cơ sở pháp lý cho việc giải quyết tranh chấp và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của các bên liên quan. Quy định cũng thể hiện nguyên tắc trách nhiệm pháp lý gắn với hành vi và hậu quả phát sinh, phù hợp với yêu cầu xây dựng cơ chế quản trị hiện đại, hiệu lực và hiệu quả.</p>
<p>Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị Trung ương 8 khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đưa ra định hướng phát triển vận tải biển, cảng biển, dịch vụ logistics; bảo đảm an toàn,</p>	<p>Chương XVIII quy định phương thức giải quyết tranh chấp trong hoạt động hàng hải. Tranh chấp hàng hải được hiểu là các tranh chấp phát sinh liên</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã đáp ứng chủ trương, chính sách</p>	<p>Nội dung Chương XVIII cơ bản phù hợp với định hướng của Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam tại Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 và Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày</p>

<p>an ninh và khai thác hiệu quả không gian biển.</p> <p>Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XIII về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam trong giai đoạn mới đưa ra định hướng hoàn thiện hệ thống pháp luật, nâng cao hiệu quả cơ chế giải quyết tranh chấp, bảo đảm công lý và bảo vệ quyền con người, quyền công dân.</p>	<p>quan đến hoạt động hàng hải.</p> <p>Các bên có thể giải quyết tranh chấp bằng thương lượng, thỏa thuận hoặc khởi kiện tại Trọng tài, Tòa án có thẩm quyền. Đối với tranh chấp có ít nhất một bên là tổ chức, cá nhân nước ngoài, các bên có thể thỏa thuận lựa chọn Trọng tài hoặc Tòa án ở nước ngoài. Dự thảo cũng ghi nhận thẩm quyền của Trọng tài Việt Nam, Tòa án Việt Nam trong một số trường hợp tranh chấp có yếu tố nước ngoài nhưng có căn cứ liên hệ với Việt Nam.</p>	<p>09/11/2022.</p> <p>Việc quy định cơ chế giải quyết tranh chấp lĩnh vực thông qua thương lượng, Trọng tài và Tòa án góp phần tạo môi trường pháp lý ổn định, minh bạch cho hoạt động vận tải biển, cảng biển và dịch vụ logistics. Đây là yêu cầu quan trọng để thực hiện mục tiêu phát triển kinh tế biển bền vững, nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam và thúc đẩy hội nhập quốc tế theo tinh thần Nghị quyết 36-NQ/TW. Đồng thời, cơ chế giải quyết tranh chấp hiệu quả cũng góp phần bảo đảm an toàn, an ninh trong hoạt động hàng hải và khai thác hiệu quả không gian biển.</p> <p>Quy định cho phép các bên có yếu tố nước ngoài lựa chọn Trọng tài hoặc Tòa án nước ngoài thể hiện sự phù hợp với thông lệ quốc tế và yêu cầu hội nhập sâu rộng của nền kinh tế biển. Bên cạnh đó, việc ghi nhận thẩm quyền của Trọng tài Việt Nam và Tòa án Việt Nam trong các trường hợp có mối liên hệ với Việt Nam góp phần bảo đảm chủ quyền tài phán quốc gia, đồng thời nâng cao vị thế của hệ thống tư pháp và trọng tài thương mại Việt Nam trong giải quyết tranh chấp quốc tế. Nội dung này phù hợp với tinh thần của Nghị quyết 27-NQ/TW về hoàn thiện hệ thống pháp luật đồng bộ, hiện đại và nâng cao hiệu quả cơ chế bảo vệ công lý.</p>
--	---	--



Phụ lục II

QUY PHẠM PHÁP LUẬT ĐƯỢC RÀ SOÁT LIÊN QUAN ĐẾN DỰ THẢO BỘ LUẬT

Kèm theo Báo cáo số 389 /BC-BXD ngày 28 tháng 9 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO VĂN BẢN	QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT HIỆN HÀNH CÓ LIÊN QUAN	ĐÁNH GIÁ (Tính hợp hiến, tính hợp pháp, tính thống nhất)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
<p>Chương I (Điều 1 đến Điều 12) quy định chung các nội dung liên quan đến phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, giải thích từ ngữ, nguyên tắc, chính sách phát triển, xây dựng hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu, bảo vệ môi trường, các hành vi bị nghiêm cấm, nội dung, trách nhiệm quản lý nhà nước chung trong toàn ngành, lĩnh vực. Chương này xác lập cách tiếp cận quản lý thống nhất đối với cả hàng hải và đường thủy nội địa thay vì tách thành hai hệ thống pháp luật riêng biệt như trước đây. Dự thảo rà soát, kế thừa và tích hợp các khái niệm của hai luật hiện hành; đồng thời bổ sung các khái niệm mới phản ánh sự phát triển của thực tiễn. Việc chuẩn hóa thuật ngữ giúp tạo ngôn ngữ pháp lý thống nhất, hạn chế cách hiểu khác nhau trong quá trình áp dụng. Đồng thời, chương này cũng quy định nguyên tắc bảo đảm chủ quyền, quốc phòng, an ninh, an toàn, bảo vệ môi trường, chuyên đổi số, ứng dụng khoa học công nghệ đổi mới sáng tạo và thúc đẩy phát triển bền vững trong hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa. Nội dung Chương cũng xác định nội dung quản lý nhà nước và trách nhiệm của Chính</p>	<p>Các quy định tại Chương I của dự thảo Bộ luật được xây dựng trên cơ sở rà soát, kế thừa và tích hợp các quy định tại các văn bản pháp luật sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015: quy định về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, nguyên tắc áp dụng pháp luật, giải thích từ ngữ và các nguyên tắc cơ bản của hoạt động hàng hải; - Luật Giao thông đường thủy nội địa: quy định về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, giải thích từ ngữ, nguyên tắc hoạt động giao thông đường thủy nội địa và trách nhiệm quản lý nhà nước; - Luật Tổ chức Chính phủ 2025: quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Chính phủ và nguyên tắc tổ chức, phân công, 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<p>Dự thảo đã thực hiện xử lý các nội dung sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đã rà soát, loại bỏ các quy định trùng lặp, chồng chéo giữa quy định của lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa; đồng thời hợp nhất thành các quy định chung tại Chương I nhằm bảo đảm thống nhất trong áp dụng. - Đã chuẩn hóa hệ thống khái niệm, giải thích từ ngữ, bảo đảm cách hiểu thống nhất cho cả hai lĩnh vực; đồng thời bổ sung các khái niệm mới phù hợp với xu hướng phát triển. - Đã điều chỉnh quy định về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng theo hướng bao quát, bảo đảm không chồng lấn với các luật chuyên ngành khác, đồng thời xác định rõ phạm vi điều chỉnh của Bộ luật. - Đã rà soát, điều chỉnh các nguyên tắc hoạt động theo hướng phù hợp với quy định của Hiến pháp, các luật có liên quan và điều ước quốc tế, đặc biệt trong các nội

<p>phủ, chính quyền địa phương, cơ quan quản lý chuyên ngành hàng hải và đường thủy nội địa.</p>	<p>phân cấp quản lý nhà nước;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Luật Bảo vệ môi trường 2020 và Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo: quy định về bảo vệ môi trường, phát triển bền vững trong hoạt động khai thác, sử dụng tài nguyên biển và giao thông thủy; - Luật Đầu tư 2020, Luật Đầu tư công: quy định về hoạt động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng; - Luật Chuyển đổi số và các quy định liên quan đến ứng dụng công nghệ, chuyển đổi số trong quản lý, khai thác hạ tầng và vận tải. - Luật Biển Việt Nam năm 2012, tập trung các quy định về phạm vi và chế độ pháp lý các vùng biển Việt Nam; hoạt động của tàu thuyền nước ngoài; tàu ngầm, tàu lặn; bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia. 		<p>dung về an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường và hội nhập quốc tế.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đã làm rõ khung trách nhiệm quản lý nhà nước, bảo đảm phù hợp với quy định của pháp luật về tổ chức bộ máy nhà nước, phân công, phân cấp và tăng cường hiệu lực quản lý.
<p>Chương II (Điều 13 đến Điều 25) quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và cảng cạn bao gồm các quy định về quy hoạch, đầu tư, khai thác, bảo trì, bảo vệ công trình.</p>	<p>Các quy định tại Chương II của dự thảo Bộ luật được xây dựng trên cơ sở rà soát, kế thừa và tích hợp từ các văn bản pháp luật sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015: quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải, bao gồm cảng biển, luồng hàng hải, vùng nước cảng biển, khu neo đậu, công trình 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<p>Trên cơ sở rà soát, dự thảo đã thực hiện xử lý các nội dung sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hợp nhất và tái cấu trúc toàn diện các quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa trên cơ sở kế thừa Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004; đồng thời khắc phục tình trạng phân tán, chồng chéo giữa hai hệ thống pháp luật hiện

	<p>hàng hải, quản lý, khai thác, bảo trì và bảo vệ công trình;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Luật Giao thông đường thủy nội địa: quy định về kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, bao gồm luồng, tuyến, cảng, bến thủy nội địa, hành lang bảo vệ luồng, quản lý, khai thác và bảo trì; - Luật Quy hoạch 2025: quy định về hệ thống quy hoạch quốc gia, quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông; - Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư 2020, Luật Đấu thầu: quy định về đầu tư, lựa chọn nhà đầu tư, huy động nguồn lực phát triển hạ tầng; - Luật Xây dựng năm 2025 số 135/2025/QH15: quy định về đầu tư xây dựng công trình hạ tầng; - Luật Quản lý, sử dụng tài sản công: quy định về quản lý, khai thác, xử lý tài sản kết cấu hạ tầng; - Luật Bảo vệ môi trường 2020, Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo: quy định về bảo vệ môi trường, sử dụng tài nguyên; - Luật Tổ chức Chính phủ 2025: quy định về thẩm quyền, phân công, phân cấp quản lý nhà nước; - Luật Bảo vệ môi trường; - Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo. 	<p>hành. Nếu như trước đây hạ tầng hàng hải và hạ tầng đường thủy nội địa được điều chỉnh theo hai hệ thống pháp luật độc lập, với hệ thống khái niệm, phân loại và cơ chế quản lý riêng biệt, thì dự thảo Bộ luật đã xây dựng cách tiếp cận thống nhất đối với kết cấu hạ tầng giao thông vận tải thủy, bao gồm luồng, tuyến, vùng nước, cảng, bến và các công trình bảo đảm an toàn. Việc chuẩn hóa thuật ngữ và thiết lập khung pháp lý chung góp phần xử lý các khu vực giao thoa như cửa sông, hành lang vận tải lớn, nơi trước đây thường phát sinh lúng túng trong xác định thẩm quyền và chế độ quản lý.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cơ cấu lại nội dung theo trình tự logic: từ quy định chung đến quy hoạch, đầu tư, khai thác, bảo trì và bảo vệ kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn. Các quy định mang tính luật khung, vừa kế thừa nội dung hiện hành, vừa bổ sung các yếu tố mới đáp ứng nhu cầu thực tiễn, tạo cơ sở cho việc hướng dẫn chi tiết tại các nghị định. - Tích hợp các quy định về cảng, bến đang tồn tại song song trong hai luật, hình thành khung pháp lý thống nhất về phân loại, công bố, đầu tư, khai thác và quản lý cảng biển, cảng, bến thủy nội địa và cảng cạn. Việc sửa đổi này không chỉ khắc phục sự khác biệt về điều kiện đầu tư và cơ chế quản lý giữa các loại cảng, bến mà còn tạo nền tảng pháp lý cho phát triển mạng lưới cảng theo hướng kết nối chuỗi logistics và
--	---	---

			<p>vận tải đa phương thức.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tích hợp quản lý kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn trong cùng một chương, so với các luật hiện hành, dự thảo Bộ luật đã bổ sung và làm rõ khái niệm kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa, cảng cạn; phân loại luồng hàng hải công cộng và chuyên dùng; phân loại tuyến đường thủy nội địa quốc gia, địa phương và chuyên dùng, cảng cạn trong cùng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông thủy. - Bổ sung cơ chế lựa chọn nhà đầu tư tổng thể đối với dự án bến cảng lớn và cảng thủy nội địa đầu mối khu vực nhằm bảo đảm đầu tư đồng bộ, tránh phân tán nguồn lực và nâng cao hiệu quả khai thác. Bên cạnh đó, dự thảo Bộ luật cũng bổ sung quy định về thời hạn hoạt động, thu hồi và chuyển giao kết cấu hạ tầng bến cảng biển khi kết thúc dự án đầu tư; xác lập rõ hơn vai trò Nhà nước là đại diện chủ sở hữu đối với đất, vùng nước và tài sản kết cấu hạ tầng cảng biển. Đây là nội dung mới quan trọng so với Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015. - Đối với hoạt động khai thác kết cấu hạ tầng, dự thảo bổ sung quy định cho phép bến cảng, cầu cảng tiếp nhận tàu có thông số kỹ thuật lớn hơn thiết kế khi đáp ứng yêu cầu an toàn và được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận; bổ sung cơ chế chuyển đổi công năng kết cấu hạ tầng phục vụ yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng,
--	--	--	---

			an ninh. Đồng thời, các quy định về dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, đường thủy nội địa được hoàn thiện theo hướng phân định giữa dịch vụ công ích do Nhà nước tổ chức và dịch vụ theo cơ chế thị trường.
<p>Chương III (Điều 26 đến Điều 46) quy định về quản lý tàu biển, tàu sông và các quyền đối với tàu thuyền. Nội dung bao gồm phân loại tàu biển, tàu sông; đăng ký, đăng kiểm; cấp giấy chứng nhận; chuyển quyền sở hữu; thể chấp tàu biển và quyền cầm giữ hàng hải. Dự thảo thống nhất chế độ quản lý đối với tàu biển và tàu sông trên cơ sở kế thừa quy định hiện hành nhưng tinh giản các nội dung trùng lặp. Chương này bổ sung quy định đối với các loại phương tiện mới như tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi; đồng thời cập nhật các yêu cầu về đăng kiểm, chứng nhận điện tử, an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường phù hợp với các điều ước quốc tế và xu hướng số hóa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015: quy định về tàu biển, đăng ký tàu biển, đăng kiểm, giấy chứng nhận, quyền sở hữu, thể chấp tàu biển và quyền cầm giữ hàng hải; - Luật Giao thông đường thủy nội địa: quy định về phương tiện thủy nội địa, đăng ký, đăng kiểm, điều kiện an toàn kỹ thuật và quản lý phương tiện; - Bộ luật Dân sự 2015: quy định về quyền sở hữu tài sản, giao dịch dân sự, biện pháp bảo đảm (thể chấp, cầm giữ); - Luật Doanh nghiệp 2020, Luật Đầu tư 2020: quy định về chủ thể sở hữu, khai thác tàu thuyền và hoạt động kinh doanh; - Luật Giao dịch điện tử, Luật Chuyển đổi số: quy định về cấp giấy chứng nhận điện tử, số hóa quản lý phương tiện; - Luật Tổ chức Chính phủ 2025: quy định về phân công, phân cấp quản lý nhà nước. 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<p>Trên cơ sở rà soát, dự thảo đã thực hiện xử lý các nội dung sau:</p> <p>Đã tích hợp quy định về tàu biển và tàu sông thành một khung pháp lý thống nhất, bảo đảm quản lý đồng bộ đối với toàn bộ phương tiện giao thông đường thủy;</p> <p>Đã chuẩn hóa hệ thống phân loại tàu thuyền và khái niệm pháp lý, bảo đảm phân định rõ đối tượng quản lý và phạm vi áp dụng;</p> <p>Đã thống nhất cơ chế đăng ký, đăng kiểm và cấp giấy chứng nhận, đồng thời bổ sung quy định về giấy tờ điện tử, chuyển đổi số trong quản lý phương tiện;</p> <p>Đã hoàn thiện quy định về quyền sở hữu, chuyển nhượng, thể chấp tàu thuyền, bảo đảm phù hợp với pháp luật dân sự và tạo điều kiện huy động nguồn lực tài chính;</p> <p>Đã kế thừa và hoàn thiện chế định quyền cầm giữ hàng hải, bảo đảm phù hợp thông lệ quốc tế, nâng cao hiệu quả bảo vệ quyền lợi của các chủ thể;</p> <p>Đã bổ sung quy định đối với các loại phương tiện, công trình đặc thù (công trình dầu khí trên biển, năng lượng tái tạo trên biển...), bảo đảm bao quát thực tiễn phát sinh;</p> <p>Đã làm rõ trách nhiệm của các chủ thể liên quan (chủ tàu, tổ chức đăng kiểm, cơ sở</p>

			<p>đóng tàu...), nâng cao tính minh bạch và hiệu lực quản lý nhà nước;</p> <p>Đã tăng cường phân cấp, giao Chính phủ quy định chi tiết đối với các nội dung kỹ thuật, bảo đảm linh hoạt, phù hợp thực tiễn và thông lệ quốc tế.</p>
<p>Chương IV (Điều 47 đến Điều 54) quy định về thuyền bộ tàu biển, tàu sông, bao gồm tiêu chuẩn, điều kiện, quyền và nghĩa vụ của thuyền viên; chính sách đào tạo, huấn luyện và điều kiện lao động của thuyền viên. Các quy định nhằm mục tiêu phát triển nguồn nhân lực hàng hải và đường thủy nội địa chất lượng cao, tăng cường công nhận chứng chỉ điện tử, bảo đảm điều kiện làm việc, an toàn lao động và phòng chống bạo lực, quấy rối trong môi trường lao động hàng hải.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015: quy định về thuyền bộ, thuyền viên tàu biển, tiêu chuẩn, chức danh, quyền và nghĩa vụ của thuyền viên; - Luật Giao thông đường thủy nội địa: quy định về người điều khiển phương tiện thủy nội địa, tiêu chuẩn chuyên môn, điều kiện hành nghề; - Bộ luật Lao động 2019: quy định về quan hệ lao động, điều kiện lao động, quyền và nghĩa vụ của người lao động; - Luật Việc làm, Luật Giáo dục nghề nghiệp: quy định về đào tạo, phát triển nguồn nhân lực; - Luật An toàn, vệ sinh lao động: quy định về điều kiện lao động, an toàn, sức khỏe nghề nghiệp; - Luật Tổ chức Chính phủ 2025: quy định về phân công, phân cấp quản lý nhà nước; - Luật Doanh nghiệp năm 2020 đã được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 76/2025/QH15; - Luật Đầu tư số 24/2026/QH16. 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Đã tích hợp quy định về thuyền viên tàu biển và người điều khiển phương tiện thủy nội địa thành một chương chung, bảo đảm thống nhất trong quản lý; - Đã chuẩn hóa hệ thống tiêu chuẩn nghề nghiệp, bao gồm trình độ chuyên môn, chứng chỉ, sức khỏe, độ tuổi và điều kiện hành nghề; - Đã bổ sung quy định về chính sách phát triển nguồn nhân lực, khuyến khích đào tạo, nâng cao chất lượng đội ngũ thuyền viên, phù hợp yêu cầu hội nhập; - Đã hoàn thiện quy định về điều kiện lao động và bảo đảm an toàn, sức khỏe nghề nghiệp, phù hợp với pháp luật lao động và đặc thù làm việc trên tàu; - Đã làm rõ trách nhiệm của chủ tàu và các chủ thể liên quan trong việc bảo đảm điều kiện làm việc và quyền lợi của thuyền viên; - Đã tăng cường phân cấp, giao Chính phủ quy định chi tiết các nội dung kỹ thuật, bảo đảm linh hoạt, phù hợp thực tiễn và tiêu chuẩn quốc tế.
<p>Chương V (từ Điều 55 đến Điều 58) quy định</p>	<p>- Hiến pháp năm 2013, được sửa</p>	<p>Dự thảo Bộ luật cơ</p>	<p>Dự thảo đã bổ sung khung pháp lý đối với</p>

<p>về công nghiệp tàu thủy bao gồm các quy định nguyên tắc phát triển; đóng mới hoán cải sửa chữa tàu thuyền; cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa; phá dỡ tàu thuyền và phát triển công nghiệp phụ trợ.</p>	<p>đổi, bổ sung năm 2025.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; - Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, được sửa đổi, bổ sung năm 2014; - Luật Xây dựng; - Luật Bảo vệ môi trường năm 2020; - Luật An toàn, vệ sinh lao động; - Luật Đầu tư. 	<p>bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<p>hoạt động phá dỡ tàu; chuẩn hóa điều kiện đối với cơ sở đóng mới, hoán cải và sửa chữa tàu; tích hợp đầy đủ các yêu cầu về bảo vệ môi trường và an toàn lao động; đồng thời bước đầu hình thành định hướng phát triển công nghiệp phụ trợ tàu thủy, góp phần nâng cao tính chủ động và năng lực cạnh tranh của ngành, bảo đảm tính hợp hiến khi cụ thể hóa các quy định của Hiến pháp về phát triển công nghiệp, bảo vệ môi trường, bảo đảm an toàn lao động và sử dụng hiệu quả tài nguyên. Nội dung chương không đặt ra các hạn chế đối với quyền con người, quyền công dân ngoài khuôn khổ cần thiết cho mục tiêu bảo đảm an toàn và bảo vệ môi trường.</p> <p>Về tính hợp pháp và thống nhất, các quy định trong chương được xây dựng phù hợp với hệ thống pháp luật hiện hành, đặc biệt là pháp luật về xây dựng, môi trường, đầu tư và công nghiệp; không phát sinh xung đột, chồng chéo về thẩm quyền hoặc điều kiện đầu tư, kinh doanh. Đồng thời, việc bổ sung các quy định về phá dỡ tàu góp phần khắc phục khoảng trống pháp lý hiện nay, bảo đảm tính đầy đủ và đồng bộ trong điều chỉnh toàn bộ vòng đời của tàu thủy</p>
<p>Chương VI (từ Điều 59 đến Điều 84) quy định về vận tải biển và vận tải đường thủy nội địa gồm các quy định chung, quyền vận tải biển, vận tải đường thủy nội địa; hợp đồng vận chuyển hoá hoá bằng đường biển; hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; - Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, được sửa đổi, bổ sung năm 2014; - Luật Thương mại năm 2005; - Luật Đầu tư. 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<p>Dự thảo đã hoàn thiện quy định về quyền vận tải nội địa theo hướng quy định đầy đủ quyền vận tải biển nội địa, quyền vận tải thủy nội địa và hoạt động cung ứng dịch vụ trong vùng biển Việt Nam phù hợp với công ước quốc tế. Sửa đổi, bổ sung các quy định về hợp đồng vận tải hàng hóa,</p>

<p>biển; hợp đồng thuê tàu biển; vận tải đường thủy nội địa; vận tải đa phương thức.</p>			<p>hành khách và hành lý phù hợp với thông lệ quốc tế và tăng cường ứng dụng công nghệ trong quản lý, khai thác hoạt động vận tải, giảm thời gian, nguồn lực và chi phí cho doanh nghiệp. Dự thảo phân định rõ vận tải biển quốc tế, vận tải biển nội địa và vận tải đường thủy nội địa.</p> <p>Bổ sung quy định về vận tải đa phương thức theo hướng bao quát đầy đủ vai trò của vận tải đường thủy nội địa và hàng hải trong chuỗi vận tải; Bổ sung ưu tiên phát triển vận tải đa phương thức, trong đó lấy vận tải biển và vận tải thủy nội địa làm chủ đạo làm cơ sở đề xuất các chính sách và điều tiết vận tải, tăng thị phần vận tải biển và vận tải thủy, giảm tải cho đường bộ.</p> <p>Nội dung Chương cũng hoàn thiện quy định về quyền vận tải nội địa nhằm bảo đảm phù hợp với cam kết WTO và yêu cầu bảo hộ hợp lý đối với đội tàu Việt Nam. Bên cạnh đó, dự thảo kế thừa và hoàn thiện các chế định hợp đồng thuê tàu định hạn, thuê tàu trần, trách nhiệm của chủ tàu, người thuê tàu và chứng từ vận tải điện tử, tạo cơ sở pháp lý cho chuyển đổi số trong hoạt động vận tải</p>
<p>Chương VII (từ Điều 85 đến Điều 99) quy định về dịch vụ hàng hải và đường thủy nội địa bao gồm quy định chung; đại lý tàu biển; hoa tiêu hàng hải và đường thủy nội địa; dịch vụ lai dắt tàu thuyền; vận chuyển, xếp dỡ, giao nhận hàng hoá; thời hiệu khởi kiện. Dự thảo mở rộng phạm vi dịch vụ theo hướng bao quát các mô</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; - Bộ luật Dân sự năm 2015; - Luật Thương mại. 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<p>Dự thảo bổ sung quy định quy định về vận đơn điện tử, chứng từ trong vận tải biển và đường thủy để phù hợp với thông lệ quốc tế và yêu cầu chuyển đổi số của Chính phủ. Sửa đổi quy định điều kiện hành nghề của hoa tiêu, hoa tiêu dẫn tàu từ xa (remote pilotage) trên cơ sở ứng dụng công nghệ số; quy định trường hợp không bắt buộc</p>

<p>hình kinh doanh mới, tăng cường xã hội hóa và hội nhập quốc tế nhưng vẫn bảo đảm nguyên tắc ưu tiên tàu thuyền Việt Nam thực hiện dịch vụ trong vùng biển và đường thủy nội địa Việt Nam. Nội dung chương cũng tập trung hoàn thiện khuôn khổ pháp lý đối với chuỗi logistics hàng hải và đường thủy nội địa, thúc đẩy giảm chi phí logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.</p>			<p>sử dụng hoa tiêu; chuyển một số quy định về các trường hợp không bắt buộc sử dụng hoa tiêu quy định tại Nghị định của Chính phủ để kịp thời điều chỉnh cho phù hợp với sự phát triển của đội tàu biển và tuyến luồng hàng hải. Bổ sung quy định xác định tổ chức cung cấp dịch vụ hoa tiêu là đối tượng nộp phí, lệ phí sử dụng kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa, bảo đảm đầy đủ nghĩa vụ tài chính khi sử dụng kết cấu hạ tầng công cộng và công bằng giữa các chủ thể khai thác. Việc bổ sung phí nhằm tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước phục vụ tái đầu tư cơ sở hạ tầng.</p>
<p>Chương VIII (từ Điều 100 đến Điều 103) quy định về tổn thất chung, tổn thất riêng và chỉ định người phân bổ tổn thất chung. Đây là nhóm quy định mang tính đặc thù của pháp luật hàng hải quốc tế, điều chỉnh việc phân chia thiệt hại, chi phí phát sinh trong trường hợp hy sinh, chi phí bất thường nhằm cứu tàu, hàng hóa, hành khách và các lợi ích liên quan khỏi hiểm họa chung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; - Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, được sửa đổi, bổ sung năm 2014; - Bộ luật Dân sự năm 2015; - Luật Thương mại. 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<p>Dự thảo đã đồng bộ hóa cấu trúc pháp lý với vận tải biển; chuẩn hóa quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm các bên; bổ sung cơ chế bồi thường và miễn trách nhiệm.</p>
<p>Chương IX (từ Điều 104 đến Điều 112) quy định bảo hiểm bao gồm quy định bảo hiểm hàng hải, bảo hiểm đường thủy nội địa</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; - Bộ luật Dân sự năm 2015; - Luật Kinh doanh bảo hiểm. 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<p>Dự thảo Bộ luật sửa đổi, hoàn thiện các quy định liên quan đến bảo hiểm hàng hải và tổn thất chung theo hướng phù hợp với pháp luật về kinh doanh bảo hiểm và thực tiễn khai thác; bảo đảm rõ ràng về nguyên tắc phân bổ tổn thất, trách nhiệm các bên; bổ sung nội dung giao chính phủ quy định về tổn thất chung để hướng dẫn việc phân bổ tổn thất chung nhằm minh bạch và tạo thuận lợi cho việc phân bổ tổn thất chung.</p>

<p>Chương X (từ Điều 113 đến Điều 115) quy định phí, lệ phí, giá dịch vụ và phụ thu ngoài giá</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Luật Giá; - Luật Phí, lệ phí; - Bộ luật Dân sự năm 2015; - Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dự thảo quy định theo hướng tách bạch các khoản thu của hãng tàu thành: (i) giá dịch vụ liên quan trực tiếp đến vận chuyển và (ii) các khoản phụ thu ngoài giá, nhằm bảo đảm minh bạch, rõ ràng trong cơ cấu giá dịch vụ vận tải biển. Trong đó, phụ thu được xác định là các khoản chi phí phát sinh do các yếu tố khách quan làm gia tăng chi phí vận tải, như thiên tai, chiến tranh, biến động giá nhiên liệu hoặc các tình huống bất thường khác. Hãng tàu chỉ được áp dụng và thu các khoản phụ thu này khi đã có thỏa thuận rõ ràng trong hợp đồng với khách hàng. Quy định này nhằm tăng tính minh bạch trong hoạt động thu giá dịch vụ vận tải biển, đồng thời hạn chế tình trạng thu các khoản phụ phí không hợp lý hoặc lạm thu từ phía hãng tàu. - Dự thảo bổ sung quy định về quản lý giá dịch vụ xếp dỡ container tại cảng thủy nội địa theo đề có cơ chế kiểm soát phù hợp tương tự như cảng biển, bảo đảm cạnh tranh lành mạnh và thúc đẩy phát triển cảng container thủy nội địa; Bổ sung quy định về phí, lệ phí hàng hải và đường thủy nội địa, trong đó quy định cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải và đường thủy được bố trí một phần thu phí để chi cho hỗ trợ công tác quản lý chuyên ngành, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa cơ sở vật chất, phương tiện, thiết bị, trang phục thực thi công vụ, nhiệm vụ.
---	--	--

<p>Chương XI (từ Điều 116 đến Điều 118) quy định quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa và hoạt động của tàu thuyền trong vùng biển Việt Nam. Nội dung chương xác định trách nhiệm, thẩm quyền của Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa trong thực hiện thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng; giám sát hoạt động tàu thuyền; bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Đồng thời, chương này quy định các trường hợp tàu thuyền không được rời cảng như không bảo đảm điều kiện an toàn, chưa hoàn thành nghĩa vụ tài chính hoặc đang bị bắt giữ theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam; - Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, được sửa đổi, bổ sung năm 2014; - Luật Hải quan; - Luật Biên phòng Việt Nam. 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<p>Đã thống nhất mô hình quản lý; làm rõ cơ chế phối hợp; đơn giản hóa thủ tục hành chính.</p>
<p>Chương XII (từ Điều 119 đến Điều 122) quy định về an toàn, an ninh hàng hải và đường thủy nội địa. Chương này đồng thời quy định về an ninh tàu biển, an ninh cảng biển, cảng thủy nội địa tiếp nhận tàu nước ngoài và cơ chế truyền phát thông tin an ninh hàng hải. Nội dung được xây dựng theo hướng tích hợp quản lý an toàn – an ninh cho toàn bộ tuyến vận tải thủy, tăng cường phối hợp liên ngành, chia sẻ thông tin và quản lý rủi ro theo chuẩn mực quốc tế. Dự thảo cũng mở rộng phạm vi áp dụng đối với khu vực giao thoa biển – sông và tăng cường cơ chế phòng ngừa, ứng phó các nguy cơ mất an ninh, mất an toàn hàng hải.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; - Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, được sửa đổi, bổ sung năm 2014; - Bộ luật Dân sự năm 2015; - Luật An ninh quốc gia; - Luật Quốc phòng; - Luật Phòng, chống khủng bố; - Luật Bảo vệ môi trường năm 2020. 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<p>Dự thảo đã tích hợp các quy định phân tán về an toàn, an ninh; làm rõ trách nhiệm của các chủ thể; bổ sung cơ chế phối hợp liên ngành; đồng thời bảo đảm tính linh hoạt trong tổ chức thực hiện.</p>
<p>Chương XIII (từ Điều 123 đến Điều 125) quy định điều tra tai nạn, kháng nghị hàng hải và đường thủy nội địa. Nội dung chương tập trung xây dựng cơ chế điều tra thống nhất, minh bạch</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; - Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, được sửa đổi, bổ 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<p>Dự thảo đã làm rõ mục tiêu điều tra tai nạn; chuẩn hóa cơ chế kháng nghị; tách bạch chức năng điều tra hành chính và điều tra hình sự.</p>

<p>và khách quan nhằm xác định nguyên nhân tai nạn, trách nhiệm của các bên liên quan và các biện pháp phòng ngừa tái diễn. Đồng thời, dự thảo hoàn thiện cơ chế phối hợp giữa các cơ quan chức năng trong điều tra, xử lý tai nạn và thu thập chứng cứ. Các quy định về kháng nghị hàng hải và kháng nghị đường thủy nội địa được xây dựng theo hướng thống nhất trình tự, thủ tục giữa hai lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.</p>	<p>sung năm 2014; - Luật Tổ chức cơ quan điều tra hình sự; - Bộ luật Tố tụng hình sự.</p>		
<p>Chương XIV (từ Điều 126 đến Điều 129) quy định tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ tàu thuyền, ứng phó sự cố khẩn cấp trong hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa, gồm các nội dung chính sau: quy định hoạt động tìm kiếm cứu nạn nhằm cứu người bị nạn trên biển, vùng nước cảng biển và đường thủy nội địa; tổ chức hệ thống phối hợp tìm kiếm cứu nạn và xây dựng lực lượng chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn hàng hải. Đồng thời quy định hoạt động cứu hộ đối với tàu thuyền, tài sản gặp nguy hiểm, thực hiện theo hợp đồng cứu hộ hoặc theo quy định pháp luật; thuyền trưởng được quyền đại diện chủ tàu ký hợp đồng cứu hộ. Chương này cũng quy định trách nhiệm tổ chức ứng phó bão, lũ, thiên tai nhằm bảo đảm an toàn cho người, phương tiện, hàng hóa và kết cấu hạ tầng; quy định việc huy động lực lượng, phương tiện, thiết bị để ứng phó sự cố tràn dầu, hạn chế ô nhiễm môi trường theo pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Chính phủ được giao quy định chi tiết việc tổ chức thực hiện các hoạt</p>	<p>- Luật Phòng, chống thiên tai; - Luật Bảo vệ môi trường; - Luật Quốc phòng; - Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; - Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, được sửa đổi, bổ sung năm 2014;</p>	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất</p>	<p>Dự thảo đã hợp nhất quy định về cứu nạn, cứu hộ và ứng phó sự cố; làm rõ trách nhiệm các bên; bổ sung cơ chế huy động nguồn lực.</p>

động này.			
<p>Chương XV (từ Điều 130 đến Điều 134) quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải bao gồm quy định mức giới hạn trách nhiệm và quỹ bảo đảm bồi thường. Nội dung chương quy định nguyên tắc xác định giới hạn trách nhiệm; các loại khiếu nại được áp dụng giới hạn trách nhiệm; trường hợp mất quyền được giới hạn trách nhiệm và cơ chế thành lập quỹ giới hạn trách nhiệm. Các quy định được xây dựng trên cơ sở tiếp cận thông lệ và công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm trong hàng hải, góp phần nâng cao tính ổn định và khả năng dự báo pháp lý cho hoạt động vận tải biển và đầu tư đội tàu.</p>	Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; Bộ luật Dân sự năm 2015.	Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất	Dự thảo đã kế thừa và chuẩn hóa quy định; cập nhật giới hạn trách nhiệm theo hướng tiệm cận quốc tế.
<p>Chương XVI (từ Điều 135 đến Điều 141) quy định tạm giữ, bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết các khiếu nại hàng hải và thi hành quyết định của cơ quan có thẩm quyền. Nội dung chương bao gồm căn cứ bắt giữ tàu biển, thẩm quyền quyết định bắt giữ, trình tự thủ tục bắt giữ và hủy bỏ bắt giữ tàu biển. Đồng thời, dự thảo quy định trách nhiệm của người yêu cầu bắt giữ tàu biển trong trường hợp yêu cầu không đúng gây thiệt hại; cơ chế bồi thường thiệt hại và xử lý tranh chấp phát sinh từ việc bắt giữ tàu biển. Các quy định này được xây dựng theo hướng tiệm cận pháp luật hàng hải quốc tế và thực tiễn giải quyết tranh chấp hàng hải hiện nay.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015; - Pháp lệnh Bắt giữ tàu biển; - Bộ luật Tố tụng dân sự; - Luật Thi hành án dân sự. 	Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo đồng bộ, thống nhất	<p>Chuẩn hóa các điều kiện, trình tự, thủ tục bắt giữ tàu theo hướng thống nhất với pháp luật tố tụng.</p> <p>Bên cạnh đó, dự thảo đã làm rõ phạm vi áp dụng, thẩm quyền của cơ quan có thẩm quyền và trách nhiệm của các bên liên quan, bảo đảm cân bằng giữa yêu cầu bảo vệ quyền lợi của chủ nợ và quyền tài sản của chủ tàu; đồng thời tạo cơ sở pháp lý rõ ràng, minh bạch và phù hợp với thông lệ quốc tế.</p>
<p>Chương XVII (Điều 142 đến Điều 144) quy định việc xử lý tài sản chìm đắm. Tài sản chìm đắm được xác định là tàu thuyền, hàng hóa</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; - Luật Tài nguyên, môi trường 	Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo tính hợp hiến, tính	Đã làm rõ trách nhiệm chủ sở hữu; quy định thẩm quyền xử lý; bảo đảm hiệu quả quản lý.

<p>hoặc vật thể khác chìm đắm, trôi nổi trong vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam hoặc dạt vào bờ biển Việt Nam. Dự thảo phân biệt tài sản chìm đắm gây nguy hiểm, tức là tài sản làm cản trở hoặc gây nguy hiểm cho hoạt động hàng hải, đe dọa tính mạng, sức khỏe con người, ảnh hưởng tài nguyên hoặc gây ô nhiễm môi trường. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm có nghĩa vụ trục vớt và chịu chi phí liên quan. Nếu chủ sở hữu không thực hiện hoặc thực hiện không đúng thời hạn, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định việc trục vớt.</p>	<p>biển và hải đảo; - Luật Bảo vệ môi trường.</p>	<p>đồng bộ, thống nhất</p>	
<p>Chương XVIII (từ Điều 145 đến Điều 147) quy định phương thức giải quyết tranh chấp trong hoạt động hàng hải. Tranh chấp hàng hải được hiểu là các tranh chấp phát sinh liên quan đến hoạt động hàng hải. Các bên có thể giải quyết tranh chấp bằng thương lượng, thỏa thuận hoặc khởi kiện tại Trọng tài, Tòa án có thẩm quyền. Đối với tranh chấp có ít nhất một bên là tổ chức, cá nhân nước ngoài, các bên có thể thỏa thuận lựa chọn Trọng tài hoặc Tòa án ở nước ngoài. Dự thảo cũng ghi nhận thẩm quyền của Trọng tài Việt Nam, Tòa án Việt Nam trong một số trường hợp tranh chấp có yếu tố nước ngoài nhưng có căn cứ liên hệ với Việt Nam.</p>	<p>- Bộ luật Tố tụng dân sự; - Luật Trọng tài thương mại; - Bộ luật Dân sự; - Các điều ước quốc tế về giải quyết tranh chấp.</p>	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất</p>	<p>Đã quy định đa dạng phương thức giải quyết tranh chấp; tạo điều kiện cho trọng tài và hòa giải; nâng cao hiệu quả xử lý tranh chấp.</p>



Phụ lục III

CÁC ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ ĐƯỢC RÀ SOÁT CÓ LIÊN QUAN ĐẾN DỰ ÁN BỘ LUẬT

(Kèm theo Báo cáo số 389 /BC-BXD ngày 28 tháng 9 năm 2026 của Bộ Xây dựng)

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO VĂN BẢN	QUY ĐỊNH CỦA ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ CÓ LIÊN QUAN	ĐÁNH GIÁ (Tính tương thích)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
<p>Chương I (Điều 1 đến Điều 12) quy định chung các nội dung liên quan đến phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, giải thích từ ngữ, nguyên tắc, chính sách phát triển, xây dựng hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu, bảo vệ môi trường, các hành vi bị nghiêm cấm, nội dung, trách nhiệm quản lý nhà nước chung trong toàn ngành, lĩnh vực. Chương này xác lập cách tiếp cận quản lý thống nhất đối với cả hàng hải và đường thủy nội địa thay vì tách thành hai hệ thống pháp luật riêng biệt như trước đây. Dự thảo rà soát, kế thừa và tích hợp các khái niệm của hai luật hiện hành; đồng thời bổ sung các khái niệm mới phản ánh sự phát triển của thực tiễn. Việc chuẩn hóa thuật ngữ giúp tạo ngôn ngữ pháp lý thống nhất, hạn chế cách hiểu khác nhau trong quá trình áp dụng. Đồng thời, chương này cũng quy định nguyên tắc bảo đảm chủ quyền, quốc phòng, an ninh, an toàn, bảo vệ môi trường, chuyển đổi số, ứng dụng khoa học công nghệ đổi mới sáng tạo và thúc đẩy phát triển bền vững trong hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa. Nội dung Chương cũng xác định nội dung quản lý nhà nước và trách nhiệm của Chính phủ, chính quyền địa phương, cơ quan quản lý chuyên ngành hàng hải và đường thủy nội địa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS 1982); - Công ước Lao động Hàng hải năm 2006 (Maritime Labour Convention – MLC 2006); - Các công ước quốc tế của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) mà Việt Nam là thành viên (Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS 1974); Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973, được sửa đổi bổ sung bằng Nghị định thư năm 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL 1982),...) 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước</p>	<p>Các quy định tại Chương này, đặc biệt các quy định về: Áp dụng pháp luật; Giải thích từ ngữ; Chính sách phát triển hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa; Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa; Nguyên tắc hợp tác quốc tế về hàng hải và đường thủy nội địa được quy định đã bảo đảm tính tương thích với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, đồng thời phù hợp với thông lệ quốc tế trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.</p>
<p>Chương II (Điều 13 đến Điều 25) quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và cảng cạn bao gồm các quy định về quy hoạch, đầu</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (International 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã bổ sung quy định bảo vệ môi trường trong hoạt động đầu tư, khai thác hạ tầng; bảo</p>

<p>tur, khai thác, bảo trì, bảo vệ công trình.</p>	<p>Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS 1974) - Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973, sửa đổi năm 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL 73/78) - Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS 1982)</p>	<p>Công ước</p>	<p>đảm nội luật hóa các tiêu chuẩn quốc tế về luồng hàng hải, vùng nước cảng biển, khu neo đậu, bảo trì và bảo vệ công trình phù hợp tiêu chuẩn an toàn khai thác, bảo vệ môi trường và phòng ngừa ô nhiễm theo SOLAS, MARPOL; bảo đảm khai thác, sử dụng không gian biển phù hợp UNCLOS.</p>
<p>Chương III (Điều 26 đến Điều 46) quy định về quản lý tàu biển, tàu sông và các quyền đối với tàu thuyền. Nội dung bao gồm phân loại tàu biển, tàu sông; đăng ký, đăng kiểm; cấp giấy chứng nhận; chuyển quyền sở hữu; thể chấp tàu biển và quyền cầm giữ hàng hải. Dự thảo thống nhất chế độ quản lý đối với tàu biển và tàu sông trên cơ sở kế thừa quy định hiện hành nhưng tinh giản các nội dung trùng lặp. Chương này bổ sung quy định đối với các loại phương tiện mới như tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi; đồng thời cập nhật các yêu cầu về đăng kiểm, chứng nhận điện tử, an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường phù hợp với các điều ước quốc tế và xu hướng số hóa.</p>	<p>- Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (SOLAS) - Công ước quốc tế về đo dung tích tàu biển năm 1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships – Tonnage 1969) - Công ước quốc tế về vạch mớn nước năm 1966 (International Convention on Load Lines – Load Lines 1966) - Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (International Safety Management Code – ISM Code) - Bộ luật Quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (<i>International Ship and Port Facility Security Code</i> – ISPS Code).</p>	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã chuẩn hóa hệ thống đăng ký, đăng kiểm và nội luật hóa tiêu chuẩn kỹ thuật quốc tế. Các quy định về đăng ký, đăng kiểm, chứng nhận tàu thuyền phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế về an toàn, dung tích và tải trọng, bảo đảm khả năng công nhận lẫn nhau.</p>
<p>Chương IV (Điều 47 đến Điều 54) quy định về thuyền bộ tàu biển, tàu sông, bao gồm tiêu chuẩn, điều kiện,</p>	<p>- Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên năm</p>	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã chuẩn hóa tiêu chuẩn thuyền viên và điều kiện làm việc phù hợp với STCW và</p>

quyền và nghĩa vụ của thuyền viên; chính sách đào tạo, huấn luyện và điều kiện lao động của thuyền viên. Các quy định nhằm mục tiêu phát triển nguồn nhân lực hàng hải và đường thủy nội địa chất lượng cao, tăng cường công nhận chứng chỉ điện tử, bảo đảm điều kiện làm việc, an toàn lao động và phòng chống bạo lực, quấy rối trong môi trường lao động hàng hải.	1978, sửa đổi năm 1995 và 2010 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW 78/95) - Công ước Lao động hàng hải năm 2006 (Maritime Labour Convention – MLC 2006)	Công ước	MLC, bảo đảm hội nhập quốc tế.
Chương V (từ Điều 55 đến Điều 58) quy định về công nghiệp tàu thủy bao gồm các quy định nguyên tắc phát triển; đóng mới hoán cải sửa chữa tàu thuyền; cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa; phá dỡ tàu thuyền và phát triển công nghiệp phụ trợ.	- Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973, sửa đổi năm 1978 (MARPOL 73/78) - Công ước quốc tế về tái chế tàu an toàn và thân thiện với môi trường năm 2009 (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships – Hong Kong Convention 2009)	Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước	Dự thảo Bộ luật đã bổ sung quy định về phá dỡ tàu và kiểm soát chất thải, trong đó quy định về phá dỡ tàu phù hợp với yêu cầu kiểm soát ô nhiễm và bảo vệ môi trường theo MARPOL và chuẩn mực quốc tế.
Chương VI (từ Điều 59 đến Điều 84) quy định về vận tải biển và vận tải đường thủy nội địa gồm các quy định chung, quyền vận tải biển, vận tải đường thủy nội địa; hợp đồng vận chuyển hoá hàng bằng đường biển; hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển; hợp đồng thuê tàu biển; vận tải đường thủy nội địa; vận tải đa phương thức.	- Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS 1982) - Hiệp định chung về Thương mại dịch vụ năm 1994 trong khuôn khổ Tổ chức Thương mại thế giới (General Agreement on Trade in Services – GATS 1994) - Công ước về tạo thuận lợi giao thông hàng hải quốc tế năm 1965 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic – FAL 1965)	Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước, Hiệp định	Các quy định tại Chương VI về hoạt động vận tải và dịch vụ được xây dựng phù hợp với các nguyên tắc của UNCLOS về quyền tự do hàng hải, quyền tiếp cận cảng và khai thác tuyến vận tải quốc tế, đồng thời bảo đảm không ảnh hưởng đến quyền chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia ven biển. Đối với hoạt động dịch vụ vận tải, các quy định bảo đảm phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam trong khuôn khổ Hiệp định chung về Thương mại dịch vụ (GATS), đặc biệt về nguyên tắc tiếp cận thị

			trường, đối xử quốc gia và minh bạch hóa điều kiện kinh doanh. Quy định về quyền vận tải nội địa được thiết kế theo hướng bảo đảm nguyên tắc bảo hộ hợp lý đối với đội tàu trong nước nhưng không mâu thuẫn với các cam kết quốc tế.
<p>Chương VII (từ Điều 85 đến Điều 99) quy định về dịch vụ hàng hải và đường thủy nội địa bao gồm quy định chung; đại lý tàu biển; hoa tiêu hàng hải và đường thủy nội địa; dịch vụ lai dắt tàu thuyền; vận chuyển, xếp dỡ, giao nhận hàng hoá; thời hiệu khởi kiện. Dự thảo mở rộng phạm vi dịch vụ theo hướng bao quát các mô hình kinh doanh mới, tăng cường xã hội hóa và hội nhập quốc tế nhưng vẫn bảo đảm nguyên tắc ưu tiên tàu thuyền Việt Nam thực hiện dịch vụ trong vùng biển và đường thủy nội địa Việt Nam. Nội dung chương cũng tập trung hoàn thiện khuôn khổ pháp lý đối với chuỗi logistics hàng hải và đường thủy nội địa, thúc đẩy giảm chi phí logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Công ước quốc tế về thống nhất một số quy tắc pháp luật liên quan đến vận đơn đường biển năm 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading – Hague Rules) - Nghị định thư sửa đổi năm 1968 (Hague-Visby Rules) - Công ước Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển năm 1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea – Hamburg Rules). - Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải đường thủy năm 2009 - Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa về tàu thuyền đi lại tự do ở cửa sông Bắc Luân năm 2015 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước, Hiệp định, Nghị định thư</p>	<p>Dự thảo quy định về tổ chức vận tải, quyền và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng vận chuyển bảo đảm không tạo ra rào cản đối với hoạt động vận tải xuyên biên giới theo các hiệp định nêu trên, đồng thời vẫn bảo đảm quyền quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải trong lãnh thổ.</p> <p>Bên cạnh đó, các quy định về vận tải nội địa và kết nối với vận tải quốc tế phù hợp với các nguyên tắc của Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982, đặc biệt liên quan đến quyền tiếp cận tuyến đường thủy, sử dụng vùng nước và hợp tác quốc tế.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa về vận tải thủy nội địa - Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) 		
Chương VIII (từ Điều 100 đến Điều 103) quy định về tổn thất chung, tổn thất riêng và chỉ định người phân bổ tổn thất chung. Đây là nhóm quy định mang tính đặc thù của pháp luật hàng hải quốc tế, điều chỉnh việc phân chia thiệt hại, chi phí phát sinh trong trường hợp hy sinh, chi phí bất thường nhằm cứu tàu, hàng hóa, hành khách và các lợi ích liên quan khỏi hiểm họa chung.	Quy tắc York–Antwerp về tổn thất chung (York-Antwerp Rules)	Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích Quy tắc	Dự thảo Bộ luật đã giữ nguyên và chuẩn hóa các quy định quốc tế
Chương IX (từ Điều 104 đến Điều 112) quy định bảo hiểm bao gồm quy định bảo hiểm hàng hải, bảo hiểm đường thủy nội địa	<ul style="list-style-type: none"> - Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu năm 1992 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage – CLC 1992) - Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm nhiên liệu tàu năm 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage – Bunker Convention) 	Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước	Dự thảo Bộ luật đã chuẩn hóa các quy định quốc tế, mở rộng phạm vi bảo hiểm.
Chương XI (từ Điều 116 đến Điều 118) quy định quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa và hoạt động của tàu thuyền trong vùng biển	Công ước về tạo thuận lợi giao thông hàng hải quốc tế năm 1965 (Convention on Facilitation of	Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với	Dự thảo Bộ luật đã chuẩn hóa các quy định quốc tế, đã cải cách thủ tục.

<p>Việt Nam. Nội dung chương xác định trách nhiệm, thẩm quyền của Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa trong thực hiện thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng; giám sát hoạt động tàu thuyền; bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Đồng thời, chương này quy định các trường hợp tàu thuyền không được rời cảng như không bảo đảm điều kiện an toàn, chưa hoàn thành nghĩa vụ tài chính hoặc đang bị bắt giữ theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền.</p>	<p>International Maritime Traffic – FAL Convention)</p>	<p>Công ước</p>	
<p>Chương XII (từ Điều 119 đến Điều 122) quy định về an toàn, an ninh hàng hải và đường thủy nội địa. Chương này đồng thời quy định về an ninh tàu biển, an ninh cảng biển, cảng thủy nội địa tiếp nhận tàu nước ngoài và cơ chế truyền phát thông tin an ninh hàng hải. Nội dung được xây dựng theo hướng tích hợp quản lý an toàn – an ninh cho toàn bộ tuyến vận tải thủy, tăng cường phối hợp liên ngành, chia sẻ thông tin và quản lý rủi ro theo chuẩn mực quốc tế. Dự thảo cũng mở rộng phạm vi áp dụng đối với khu vực giao thoa biển – sông và tăng cường cơ chế phòng ngừa, ứng phó các nguy cơ mất an ninh, mất an toàn hàng hải.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS 1974), bao gồm các sửa đổi bổ sung liên quan đến an ninh hàng hải - Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và cảng biển (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code), ban hành kèm theo Công ước SOLAS - Công ước về ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn hàng hải năm 1988 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation – SUA Convention 1988) - Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS 1982) 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước, Bộ luật</p>	<p>Các quy định tại Chương XIII về bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và đường thủy nội địa được xây dựng phù hợp với các yêu cầu của Công ước SOLAS, đặc biệt là các quy định liên quan đến an toàn kỹ thuật tàu thuyền, tổ chức bảo đảm an toàn hàng hải và kiểm soát rủi ro trong hoạt động vận tải.</p> <p>Các quy định về bảo đảm an ninh tàu thuyền và cảng biển phù hợp với Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và cảng biển (ISPS Code), bao gồm các nội dung về đánh giá an ninh, kiểm soát tiếp cận, phân cấp trách nhiệm và tổ chức thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh.</p> <p>Đối với phòng, chống các hành vi xâm phạm an toàn hàng hải, các quy định bảo đảm tương thích với Công ước SUA năm 1988, đặc biệt trong việc ngăn ngừa, phát hiện và xử lý các hành vi bất hợp pháp đe</p>

			<p>đọa an toàn tàu thuyền và công trình hàng hải.</p> <p>Các quy định về bảo đảm an toàn, an ninh cũng phù hợp với các nguyên tắc của Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (UNCLOS) liên quan đến nghĩa vụ của quốc gia ven biển trong bảo đảm an toàn hàng hải, bảo vệ môi trường và hợp tác quốc tế.</p>
<p>Chương XIII (từ Điều 123 đến Điều 125) quy định điều tra tai nạn, kháng nghị hàng hải và đường thủy nội địa. Nội dung chương tập trung xây dựng cơ chế điều tra thống nhất, minh bạch và khách quan nhằm xác định nguyên nhân tai nạn, trách nhiệm của các bên liên quan và các biện pháp phòng ngừa tái diễn. Đồng thời, dự thảo hoàn thiện cơ chế phối hợp giữa các cơ quan chức năng trong điều tra, xử lý tai nạn và thu thập chứng cứ. Các quy định về kháng nghị hàng hải và kháng nghị đường thủy nội địa được xây dựng theo hướng thống nhất trình tự, thủ tục giữa hai lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ quy tắc quốc tế về tiêu chuẩn và thực tiễn khuyến nghị đối với điều tra tai nạn hoặc sự cố hàng hải năm 2008 (Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident – Casualty Investigation Code), ban hành kèm theo Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS 1974) - Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS 1982) 	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước, Bộ quy tắc.</p>	<p>Phù hợp với Bộ quy tắc quốc tế về điều tra tai nạn hàng hải (Casualty Investigation Code), đặc biệt trong các nguyên tắc cơ bản như mục tiêu điều tra nhằm xác định nguyên nhân để phòng ngừa, không nhằm quy kết trách nhiệm pháp lý; bảo đảm tính độc lập, khách quan và minh bạch của hoạt động điều tra.</p> <p>Các quy định về tổ chức điều tra, thẩm quyền, trình tự và nội dung điều tra bảo đảm phù hợp với yêu cầu của Công ước SOLAS liên quan đến nghĩa vụ của quốc gia trong việc tiến hành điều tra tai nạn hàng hải, cũng như nghĩa vụ báo cáo và chia sẻ thông tin.</p> <p>Bên cạnh đó, các quy định tại chương cũng phù hợp với các nguyên tắc của Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (UNCLOS) về trách nhiệm của quốc gia treo cờ, quốc gia cảng và quốc gia ven biển trong việc điều</p>

<p>Chương XIV (từ Điều 126 đến Điều 129) quy định tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ tàu thuyền, ứng phó sự cố khẩn cấp trong hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa, gồm các nội dung chính sau: quy định hoạt động tìm kiếm cứu nạn nhằm cứu người bị nạn trên biển, vùng nước cảng biển và đường thủy nội địa; tổ chức hệ thống phối hợp tìm kiếm cứu nạn và xây dựng lực lượng chuyên ngành tìm kiếm cứu nạn hàng hải. Đồng thời quy định hoạt động cứu hộ đối với tàu thuyền, tài sản gặp nguy hiểm, thực hiện theo hợp đồng cứu hộ hoặc theo quy định pháp luật; thuyền trưởng được quyền đại diện chủ tàu ký hợp đồng cứu hộ. Chương này cũng quy định trách nhiệm tổ chức ứng phó bão, lũ, thiên tai nhằm bảo đảm an toàn cho người, phương tiện, hàng hóa và kết cấu hạ tầng; quy định việc huy động lực lượng, phương tiện, thiết bị để ứng phó sự cố tràn dầu, hạn chế ô nhiễm môi trường theo pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Chính phủ được giao quy định chi tiết việc tổ chức thực hiện các hoạt động này.</p>	<p>Công ước quốc tế về tìm kiếm và cứu nạn trên biển năm 1979 (International Convention on Maritime Search and Rescue – SAR Convention)</p>	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước</p>	<p>tra tai nạn và hợp tác quốc tế.</p> <p>Dự thảo Bộ luật đã chuẩn hóa các quy định quốc tế, đã hoàn thiện cơ chế cứu nạn.</p>
<p>Chương XV (từ Điều 130 đến Điều 134) quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải bao gồm quy định mức giới hạn trách nhiệm và quỹ bảo đảm bồi thường. Nội dung chương quy định nguyên tắc xác định giới hạn trách nhiệm; các loại khiếu nại được áp dụng giới hạn trách nhiệm; trường hợp mất quyền được giới hạn trách nhiệm và cơ chế thành lập quỹ giới hạn trách nhiệm. Các quy định được xây dựng trên cơ sở tiếp cận thông lệ và công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm trong hàng hải, góp phần nâng cao tính ổn định và khả năng dự báo pháp lý cho hoạt động vận tải biển và đầu tư đội tàu.</p>	<p>Công ước về giới hạn trách nhiệm đối với các khiếu nại hàng hải năm 1976 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims – LLMC 1976)</p>	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã chuẩn hóa các quy định quốc tế, đã cập nhật mức giới hạn trách nhiệm.</p>

<p>Chương XVI (từ Điều 135 đến Điều 141) quy định tạm giữ, bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết các khiếu nại hàng hải và thi hành quyết định của cơ quan có thẩm quyền. Nội dung chương bao gồm căn cứ bắt giữ tàu biển, thẩm quyền quyết định bắt giữ, trình tự thủ tục bắt giữ và hủy bỏ bắt giữ tàu biển. Đồng thời, dự thảo quy định trách nhiệm của người yêu cầu bắt giữ tàu biển trong trường hợp yêu cầu không đúng gây thiệt hại; cơ chế bồi thường thiệt hại và xử lý tranh chấp phát sinh từ việc bắt giữ tàu biển. Các quy định này được xây dựng theo hướng tiệm cận pháp luật hàng hải quốc tế và thực tiễn giải quyết tranh chấp hàng hải hiện nay.</p>	<p>Công ước quốc tế về bắt giữ tàu biển năm 1999 (International Convention on Arrest of Ships – Arrest Convention 1999)</p>	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã nội luật hóa các quy định tại Công ước.</p>
<p>Chương XVII (Điều 142 đến Điều 144) quy định việc xử lý tài sản chìm đắm. Tài sản chìm đắm được xác định là tàu thuyền, hàng hóa hoặc vật thể khác chìm đắm, trôi nổi trong vùng nước cảng biển, vùng biển Việt Nam hoặc dạt vào bờ biển Việt Nam. Dự thảo phân biệt tài sản chìm đắm gây nguy hiểm, tức là tài sản làm cản trở hoặc gây nguy hiểm cho hoạt động hàng hải, đe dọa tính mạng, sức khỏe con người, ảnh hưởng tài nguyên hoặc gây ô nhiễm môi trường. Chủ sở hữu tài sản chìm đắm có nghĩa vụ trục vớt và chịu chi phí liên quan. Nếu chủ sở hữu không thực hiện hoặc thực hiện không đúng thời hạn, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định việc trục vớt.</p>	<p>Công ước quốc tế về loại bỏ xác tàu đắm năm 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks – Nairobi WRC 2007) (tham khảo)</p>	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã chuẩn hóa các quy định quốc tế, đã làm rõ trách nhiệm chủ sở hữu.</p>
<p>Chương XVIII (từ Điều 145 đến Điều 147) quy định phương thức giải quyết tranh chấp trong hoạt động hàng hải. Tranh chấp hàng hải được hiểu là các tranh chấp phát sinh liên quan đến hoạt động hàng hải. Các bên có thể giải quyết tranh chấp bằng thương lượng, thỏa thuận hoặc khởi kiện tại Trọng tài, Tòa án có thẩm quyền. Đối với tranh chấp có ít nhất một bên là tổ chức,</p>	<p>Công ước về công nhận và thi hành phán quyết trọng tài nước ngoài năm 1958 (Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards – New York Convention 1958)</p>	<p>Dự thảo Bộ luật cơ bản đáp ứng và tương thích với Công ước</p>	<p>Dự thảo Bộ luật đã chuẩn hóa các quy định quốc tế, đã đa dạng hóa phương thức giải quyết tranh chấp.</p>

<p>cá nhân nước ngoài, các bên có thể thỏa thuận lựa chọn Trọng tài hoặc Tòa án ở nước ngoài. Dự thảo cũng ghi nhận thẩm quyền của Trọng tài Việt Nam, Tòa án Việt Nam trong một số trường hợp tranh chấp có yếu tố nước ngoài nhưng có căn cứ liên hệ với Việt Nam.</p>			
--	--	--	--