

CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 895 /TTr-CP

Hà Nội, ngày 12 tháng 10 năm 2026

TỜ TRÌNH

Dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi)

Kính gửi: Quốc hội

Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIII thông qua ngày 25/11/2015 (có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/7/2017) và Luật Giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XI thông qua ngày 15/6/2004 (có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2005), được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 48/2014/QH13 ngày 17/6/2014 (có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2015). Đây là những văn bản pháp lý quan trọng, góp phần hoàn thiện khung pháp lý trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và hội nhập quốc tế. Các quy định của hai luật đã nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước, tăng cường bảo đảm an toàn giao thông, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường. Tuy nhiên, bên cạnh kết quả đạt được, trong quá trình thực hiện, các quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 (sửa đổi, bổ sung năm 2014) và các văn bản hướng dẫn thi hành đã bộc lộ một số tồn tại, bất cập, cần được nghiên cứu sửa đổi, hoàn thiện.

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 (được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 87/2025/QH15), Nghị quyết số 105/2025/NQ-UBTVQH15 ngày 26/9/2025 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về Chương trình lập pháp năm 2026, dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi) đã được Chính phủ trình Quốc hội tại Tờ trình số 532/TTr-CP ngày 11/8/2026. Trên cơ sở tiếp thu toàn bộ Kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội (Kết luận số 226/KL-UBTVQH16 ngày 28/8/2026), ý kiến thẩm tra sơ bộ của Ủy ban Pháp luật và Tư pháp (Báo cáo số 906/BC-UBPLTP16 ngày 26/8/2026), Chính phủ đã hoàn thiện hồ sơ dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi) và trình Quốc hội như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH VĂN BẢN

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

a) Cơ sở chính trị

- Văn kiện Đại hội lần thứ XIII của Đảng và Nghị quyết số 18- NQ/TW ngày 25/10/2017 về một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả; Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XIII về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam trong giai đoạn mới, Nghị quyết số 28-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XIII về tiếp

tục đổi mới phương thức lãnh đạo, cầm quyền của Đảng đối với hệ thống chính trị trong giai đoạn mới; Kết luận số 137-KL/TW ngày 28 tháng 3 năm 2025 của Bộ Chính trị, Ban Bí thư về đề án sắp xếp, tổ chức lại đơn vị hành chính các cấp và xây dựng mô hình tổ chức chính quyền địa phương 2 cấp; Nghị quyết số 60-NQ/TW ngày 12 tháng 4 năm 2025 Hội nghị lần thứ 11 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII.

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- 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

- Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 của Bộ Chính trị về Hội nhập quốc tế trong tình hình mới

- 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.

- 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.

- Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 4/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển 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.

- 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.

- 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".

- Nghị quyết số 20-NQ/TW ngày 28 tháng 7 năm 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.

- Thông báo số 125-TB/VPTW 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.

- Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 09/10/2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2050.

- Nghị quyết số 1313/NQ-UBTVQH15 ngày 25/9/2024 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về giám sát chuyên đề việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023 và Nghị quyết số 76/NQ-CP ngày 10/4/2025 của Chính phủ ban hành kế hoạch triển khai Nghị quyết số 1313/NQ-UBTVQH15 của Ủy ban thường vụ Quốc hội Giám sát chuyên đề việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023, theo đó, tại danh mục văn bản quy phạm pháp luật cần rà soát, nghiên cứu, đề xuất sửa đổi, bổ sung, ban hành mới ban hành kèm theo các văn bản này có Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004.

Như vậy, có thể thấy, cần thiết phải xây dựng lại hệ thống hành lang pháp lý lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa để phù hợp và thống nhất với các chủ trương, đường lối của Đảng được xác định tại nhiều nghị quyết quan trọng về hoàn thiện thể chế, phát triển kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, phát triển bền vững kinh tế biển, đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa, chuyển đổi số quốc gia và hội nhập quốc tế nêu trên. Dự án sẽ góp phần thể chế hóa đầy đủ các định hướng về phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại; huy động, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn lực; phát triển kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn, ứng phó với biến đổi khí hậu; đồng thời nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước, bảo đảm quốc phòng, an ninh và trật tự, an toàn xã hội. Qua đó, tạo lập khuôn khổ pháp lý thống nhất, minh bạch, ổn định, đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh và bền vững đất nước trong giai đoạn mới.

b) Cơ sở pháp lý

- Tại khoản 3 Điều 51 Hiến pháp năm 2013 quy định: "Nhà nước khuyến khích, tạo điều kiện để doanh nhân, doanh nghiệp và cá nhân, tổ chức khác đầu tư, sản xuất, kinh doanh; phát triển bền vững các ngành kinh tế, góp phần xây dựng đất nước"; Điều 52 quy định: "Nhà nước xây dựng và hoàn thiện thể chế kinh tế, điều tiết nền kinh tế trên cơ sở tôn trọng các quy luật thị trường; thực hiện phân công, phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước; thúc đẩy liên kết kinh tế vùng, bảo đảm tính thống nhất của nền kinh tế quốc dân".

- Tại khoản 1 Điều 10 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 quy định: Quốc hội ban hành luật để quy định “*chính sách cơ bản về kinh tế, xã hội, văn hóa, giáo dục, khoa học, công nghệ, môi trường, tài chính, tiền tệ quốc gia, ngân sách nhà nước...*”.

- Tại Điều 5 Luật Tổ chức Chính phủ số 63/2025/QH15 ngày 18/02/2025 quy định: “*Tổ chức bộ máy hành chính quản lý đa ngành, đa lĩnh vực, tinh gọn, hiệu năng, hiệu lực, hiệu quả;*”, “*Thực hiện quản trị quốc gia theo hướng hiện đại, hiệu lực, hiệu quả; xây dựng nền hành chính thống nhất, thông suốt, liên tục, dân chủ, pháp quyền, chuyên nghiệp, hiện đại, khoa học, trong sạch, công khai, minh bạch, kỷ luật, kỷ cương hành chính, tạo môi trường thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp; phục vụ Nhân dân, chịu sự kiểm tra, giám sát của Nhân dân*”.

- Ngày 19/7/2025, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Công điện số 113/CT-TTg 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.

- Bên cạnh đó, thời gian gần đây, nhiều văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 cũng được ban hành, đòi hỏi các quy định trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa phải được rà soát, điều chỉnh để bảo đảm thống nhất, đồng bộ như: Luật Giao dịch điện tử năm 2023, Luật Đất đai năm 2024, Luật Đầu tư công năm 2024, Luật Thanh tra năm 2025, Luật Khoa học, Công nghệ và đổi mới sáng tạo năm 2025, Luật Xây dựng năm 2025, Luật Quy hoạch năm 2025, Luật Đầu tư năm 2025, Luật Chuyển đổi số năm 2025 và Luật Trí tuệ nhân tạo năm 2025....

2. Cơ sở thực tiễn

2.1. Xuất phát từ những bất cập của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004 (sửa đổi, bổ sung năm 2014)

Hiện nay, công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa đã được điều chỉnh bởi hệ thống pháp luật tương đối đầy đủ, bao gồm các văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành và các văn bản pháp luật có liên quan. Các quy định hiện hành cơ bản đã tạo hành lang pháp lý quan trọng cho hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa. Tuy nhiên, trước yêu cầu phát triển mới của đất nước, xu thế chuyển đổi xanh, giảm phát thải khí nhà kính, thúc đẩy chuyển đổi số, đổi mới sáng tạo và yêu cầu đồng bộ hóa hệ thống pháp luật sau khi nhiều luật mới được sửa đổi, bổ sung hoặc ban hành, các quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004 (sửa đổi, bổ sung năm 2014) và các văn bản hướng dẫn thi hành đã bộc lộ một số tồn tại, bất cập, cần được nghiên cứu sửa đổi, hoàn thiện, cụ thể như sau:

2.1.1. Những nội dung quy định không còn phù hợp

a) Quy định về quyền vận tải nội địa trong vận tải biển và vận tải thủy nội địa

Quy định về quyền vận tải nội địa hiện nay mới được điều chỉnh trong lĩnh vực hàng hải, đồng thời, quy định hiện hành chưa thực sự bảo đảm cơ chế bảo hộ hợp lý đối với doanh nghiệp Việt Nam trong hoạt động vận tải nội địa do vẫn tồn tại khả năng doanh nghiệp nước ngoài đăng ký tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam để tham gia khai thác vận tải nội địa trong thời gian ngắn hạn.

Bên cạnh đó, trong bối cảnh Việt Nam thực hiện các cam kết quốc tế, đặc biệt là cam kết gia nhập WTO đối với lĩnh vực vận tải thủy nội địa, việc thiếu quy định thống nhất về quyền vận tải nội địa giữa hai lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa dẫn đến khó khăn trong công tác quản lý và áp dụng pháp luật. Vì vậy, cần nghiên cứu xây dựng các quy định thống nhất về quyền vận tải nội địa trong dự thảo Bộ luật nhằm bảo đảm hài hòa giữa yêu cầu hội nhập quốc tế, bảo vệ thị trường vận tải trong nước và tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh cho doanh nghiệp Việt Nam.

b) Quy định đối với kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa

Hệ thống quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa hiện nay còn tồn tại nhiều bất cập như quy hoạch cảng biển còn nhiều tầng nấc trung gian; thiếu cơ chế xử lý kết cấu hạ tầng sau khi dự án chấm dứt hoạt động; thiếu cơ sở pháp lý cho công trình hàng hải khẩn cấp, tạm thời; phạm vi khái niệm “đường thủy nội địa” hiện hành chưa phản ánh đầy đủ thực tiễn hoạt động giao thông ngoài phạm vi luồng; chưa có quy định đầy đủ đối với các loại hình kết cấu hạ tầng mới như khu chuyển tải, khu quay trở, khu tránh trú bão, khu neo đậu ngoài cảng, bến. Đồng thời, thực tiễn đan xen giữa luồng hàng hải và luồng đường thủy nội địa tại nhiều địa phương cũng đặt ra yêu cầu cần có cơ chế quản lý thống nhất, đồng bộ nhằm tạo thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp và nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước.

Ngoài ra, các quy định về thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển; cơ chế quản lý giá dịch vụ cảng cạn; khai thác, cho thuê kết cấu hạ tầng hàng hải; đầu tư xây dựng công trình hàng hải sử dụng vốn nhà nước cũng cần được rà soát, sửa đổi để bảo đảm đồng bộ với các luật có liên quan và đáp ứng yêu cầu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông hiện đại, bền vững.

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

Các quy định về đăng kiểm, đóng mới và quản lý phương tiện hiện hành bước đầu đã tạo cơ sở pháp lý cho hoạt động bảo đảm an toàn kỹ thuật đối với tàu biển và phương tiện thủy nội địa. Tuy nhiên, thực tiễn triển khai cho thấy còn nhiều khoảng trống pháp lý và chưa phù hợp với yêu cầu quản lý hiện nay.

Đối với tàu biển, pháp luật hiện hành chưa quy định đầy đủ về quản lý dự án đầu tư đóng mới tàu biển, đặc biệt đối với các dự án sử dụng vốn nhà nước; chưa phân định rõ phạm vi giám sát kỹ thuật của đăng kiểm đối với các hạng mục sửa chữa nhỏ, sửa chữa thông thường.

Đối với phương tiện thủy nội địa, hiện chưa có quy định đầy đủ về phá dỡ phương tiện và kiểm soát ô nhiễm môi trường phát sinh từ hoạt động phá dỡ, trong khi nhiều loại thiết bị, vật liệu trên phương tiện có nguy cơ gây ô nhiễm nghiêm trọng.

d) Quy định về hoạt động vận tải

Trong lĩnh vực vận tải biển, nhiều quy định hiện hành chưa theo kịp sự phát triển của thương mại quốc tế và yêu cầu nội luật hóa các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Đặc biệt, các quy định về vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng đường biển chưa đầy đủ, chưa tương thích hoàn toàn với Bộ luật quốc tế IMDG của IMO. Một số điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực lai dắt tàu biển, đại lý tàu biển, hoa tiêu không còn phù hợp với chủ trương cải cách thủ tục hành chính, cắt giảm điều kiện kinh doanh.

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

Một số quy định về xác định tai nạn hàng hải, truyền phát thông tin an ninh hàng hải, dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, kiểm tra tàu thuyền, quản lý hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu hàng hải còn chưa đầy đủ. Đồng thời, các quy định về chuyển đổi xanh, giảm phát thải khí nhà kính, phát triển cảng xanh, tàu xanh, nhiên liệu xanh và kiểm soát ô nhiễm môi trường trong lĩnh vực hàng hải còn thiếu cơ sở pháp lý đầy đủ để triển khai thực hiện các cam kết quốc tế của Việt Nam theo Công ước MARPOL, AFS, BWM và chiến lược giảm phát thải khí nhà kính của IMO.

Đối với lĩnh vực đường thủy nội địa, hệ thống quy tắc giao thông và tín hiệu giao thông hiện nay còn mang tính kỹ thuật cao nhưng lại được quy định cứng trong luật, thiếu tính linh hoạt trong cập nhật theo tiêu chuẩn quốc tế và thực tiễn vận hành.

2.1.2. Những nội dung mới phát sinh trong thực tiễn

a) Các chính sách khuyến khích, thúc đẩy phát triển ngành hàng hải và đường thủy nội địa phù hợp với tình hình mới

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

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

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

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

2.2. Kịp thời cập nhật, nội luật hóa quy định của các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên

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

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

các tác động tiêu cực đối với môi trường biển...

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

- Tháng 7/2023, IMO đã thông qua Chiến lược giảm phát thải khí nhà kính từ vận tải biển (sửa đổi 2023). Trên cơ sở đó, nhiều quốc gia trên thế giới (Liên minh châu Âu - EU, Trung Quốc, Nhật bản, Hàn Quốc, Ấn độ, Indonesia, Malaysia, Singapore...) đã chủ động ban hành, thực thi các chính sách, biện pháp giảm thiểu phát thải khí nhà kính ngành hàng hải. Ngoài ra, hiện nay, IMO và một số quốc gia đã có những bước đi hướng tới việc triển khai hoặc đề xuất các cơ chế định giá carbon cho ngành vận tải biển (IMO, Nhật Bản, Singapore, Na Uy, EU, Trung Quốc.v.v.). Tuy nhiên, hệ thống VBQPPL hàng hải chưa có các quy định quản lý và phát triển cảng xanh, cảng thông minh trong quy hoạch, đầu tư, xây dựng, kinh doanh khai thác cảng biển; thiếu quy định quản lý, kiểm soát phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực hàng hải; các quy định về nhập khẩu, đóng mới tàu và thiết bị, phương tiện khai thác cảng biển sử dụng nhiên liệu xanh; thiếu quy định về tàu xanh, tuyến vận tải xanh...

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

Trên cơ sở đó, để đáp ứng các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 cần bổ sung các quy định về ứng dụng công nghệ thông tin, bảo vệ môi trường, phát triển bền vững...

2.3. Về hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường thủy nội địa

Thực hiện Quyết định số 424/QĐ-TTg ngày 16/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ bổ sung Phụ lục Danh mục và phân công cơ quan chủ trì thực hiện nhiệm vụ xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV ban hành kèm theo Quyết định số 2114/QĐ-TTg ngày 16/12/2021 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch thực hiện Kết luận số 19-KL/TW của Bộ Chính trị và Đề án định hướng chương trình xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV, Bộ Xây dựng đã rà soát, hệ thống hóa các văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành trong lĩnh vực hàng hải, kết quả, tổng số văn bản QPPL trong lĩnh vực hàng hải hiện nay là 139 văn bản, bao gồm: 01 Bộ Luật, 01 Pháp lệnh, 17 Nghị định và 120 Thông tư.

Đối với lĩnh vực đường thủy nội địa, tại Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021, Chính phủ giao Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) nghiên cứu đề xuất sửa đổi Luật GTĐTND. Theo đó, Bộ Xây dựng đã rà soát, hệ thống hóa các văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành trong lĩnh vực đường thủy nội địa. Kết quả: tổng số văn bản QPPL trong lĩnh vực đường thủy nội địa hiện nay là 113 văn bản, bao gồm: 02 Luật, 18 Nghị định, Quyết định của Thủ tướng Chính phủ và 93 Thông tư.

Tổng quan nhận thấy, hiện nay, hệ thống văn bản QPPL chuyên ngành của 02 lĩnh vực là rất lớn, phần nào gây khó khăn trong quá trình tra cứu, áp dụng cũng như tốn kém các nguồn lực trong quá trình thống kê, rà soát, hệ thống hóa, theo dõi thi hành, hợp nhất, pháp điển văn bản.

2.4. Kinh nghiệm quản lý quốc tế

Trên thế giới, pháp luật về giao thông đường thủy (bao gồm hàng hải và đường thủy nội địa) có nhiều mô hình khác nhau. Nhiều quốc gia ban hành một luật chung điều chỉnh cả giao thông đường biển và đường sông như:

Bỉ: Bộ luật Hàng hải Bỉ (Belgian Code of - BCN) điều chỉnh toàn bộ lĩnh vực hàng hải trên biển (maritime) và hàng hải nội địa/đường thủy (inland), đồng thời bao quát cả các hoạt động liên quan đến cảng.

Ý: Bộ luật Hàng hải Ý (Codice della Navigazione) thống nhất hàng hải trên biển (navigazione marittima) và nội địa (navigazione interna) trong một văn bản pháp lý duy nhất.

Indonesia: Indonesia áp dụng mô hình hợp nhất pháp luật về giao thông đường thủy. Luật số 17/2008 về Hàng hải (Luật Pelayaran) của Indonesia điều chỉnh toàn diện hoạt động giao thông trên các vùng nước, bao gồm cả vận tải biển lẫn vận tải sông, hồ trong lãnh thổ.

Kinh nghiệm các quốc gia về việc hợp nhất luật (hàng hải và đường thủy nội địa) cho thấy:

- *Tính quản lý:* việc hợp nhất luật gồm cả lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa có tính thống nhất cao trong công tác quản lý hơn so với việc phân tách luật riêng.

- *Cấu trúc pháp luật:* Việc hợp nhất luật sẽ tạo thành một luật khung, mang tính khái quát cao, dưới luật khung là các quy định pháp luật điều chỉnh từng lĩnh vực riêng biệt (về cảng, bến; thuyền viên và phương tiện; an toàn, an ninh; logistics,...).

- *Giải quyết xung đột pháp luật:* Việc hợp nhất luật giúp cho việc thống nhất về thuật ngữ, khái niệm, giải thích từ ngữ trong một văn bản luật; giải quyết được những xung đột, chồng chéo, giao thoa, chồng lấn,... trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.

Việc tách luật tại hai hoặc nhiều luật riêng rẽ dẫn đến có sự xung đột pháp luật; chồng chéo, chồng lấn về chức năng, nhiệm vụ và trong công tác quản lý,... Vì vậy,

hợp nhất Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Luật Giao thông đường thủy nội địa là một quyết định quan trọng, mang lại nhiều lợi ích thiết thực về quản lý nhà nước, hiệu quả đầu tư và hội nhập quốc tế. Một Bộ luật hợp nhất sẽ tạo nền tảng pháp lý vững chắc, minh bạch, từ đó tối ưu hóa nguồn lực và tạo động lực mới cho hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa phát triển bền vững trong giai đoạn kỷ nguyên vươn mình của dân tộc.

Với cơ sở chính trị, pháp lý và thực tiễn như trên, việc xây dựng Dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam để thay thế Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 và các sửa đổi, bổ sung là hết sức cần thiết để tạo hành lang pháp lý cho phát triển hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa theo hướng tinh gọn, hiện đại, hiệu quả, đồng bộ, đảm bảo phù hợp với quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025.

II. MỤC ĐÍCH BAN HÀNH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG DỰ ÁN BỘ LUẬT

1. Mục đích ban hành

Việc xây dựng Dự án Bộ luật nhằm thể chế hóa chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước, tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa; thực hiện cam kết của Việt Nam với cộng đồng quốc tế; thu gọn hệ thống pháp luật chuyên ngành; xử lý dứt điểm tình trạng đan xen giữa 02 lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, tạo thuận lợi cho quá trình tra cứu, áp dụng; tăng cường hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa; khắc phục những vướng mắc, bất cập; đề xuất các giải pháp để giải quyết các vấn đề mới, vấn đề phát sinh; khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho sự phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập quốc tế, đảm bảo quốc phòng - an ninh trong kỷ nguyên mới, kỷ nguyên vươn mình của dân tộc.

2. Quan điểm xây dựng

Việc xây dựng Bộ luật được thực hiện trên các quan điểm sau đây:

- (1) Phù hợp với Hiến pháp, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước;
- (2) Đảm bảo sự tương thích với các Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường thủy nội địa trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực và tuân thủ các quy định chung trong khuôn khổ các điều ước quốc tế; bảo vệ chủ quyền, an ninh trên biển nói riêng và chủ quyền, an ninh quốc gia nói chung;
- (3) Kế thừa các quy định đã được thực tiễn kiểm nghiệm của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 (sửa đổi, bổ sung năm 2014); sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế các quy định không còn phù hợp; bảo đảm Bộ luật quy định đầy đủ các chế định cần thiết, nhất là các quan hệ dân sự, thương mại đặc thù trong hàng hải, để có thể áp dụng trực tiếp; đồng thời xử lý tình trạng giao thoa giữa hai lĩnh vực, tạo thuận lợi cho việc tra cứu, áp dụng và tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm quốc tế.

(4) Thúc đẩy hoạt động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa trên nguyên tắc an toàn - chất lượng - hiện đại - chuyên nghiệp - minh bạch. Phát triển hoạt động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa theo cơ chế thị trường, định hướng xã hội chủ nghĩa; tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp. Tạo cơ chế mở để thu hút các nguồn lực ngoài nhà nước, các doanh nghiệp tham gia đầu tư kinh doanh hoạt động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước;

(5) Tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, cải thiện môi trường kinh doanh tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp; tăng cường phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước; nâng cao hiệu quả chất lượng công tác phòng chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực trong quản lý nhà nước về hàng hải, giao thông đường thủy nội địa;

(6) Tạo đột phá trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số, chuyển đổi xanh gắn với bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu và phát triển bền vững trong hoạt động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN BỘ LUẬT

1. Thực hiện 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, trong đó, có nhiệm vụ rà soát, nghiên cứu, đề xuất sửa đổi, bổ sung Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004.

Trên cơ sở đó, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện Báo cáo tổng kết thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 (sửa đổi, bổ sung năm 2014). Báo cáo ghi nhận kết quả đạt được, đồng thời đánh giá những khó khăn, vướng mắc và xác định định hướng sửa đổi, bổ sung phù hợp.

2. Ngày 28/4/2025, Đảng ủy Bộ Xây dựng đã ban hành Kết luận số 08-KL/ĐU Kết luận của Ban Thường vụ Đảng ủy Bộ Xây dựng thống nhất chủ trương xây dựng Bộ luật.

3. Ngày 06/6/2025, Bộ Xây dựng đã có văn bản số 4686/BXD-PC gửi Bộ Tư pháp đề xuất xây dựng Bộ luật vào chương trình lập pháp năm 2026. Tại Nghị quyết số 105/2025/NQ-UBTVQH15 ngày 26/9/2025 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi) đã được đưa vào chương trình lập pháp năm 2026, trình Quốc hội xem xét thông qua tại Kỳ họp thứ 2 Quốc hội khóa XVI (tháng 10/2026). Tuy nhiên, trong quá trình xây dựng hồ sơ chính sách Bộ luật, trên cơ sở ý kiến góp ý của một số cơ quan, đơn vị, đề tên gọi của Bộ luật phù hợp với phạm vi điều chỉnh và bao hàm được hết các nội dung, tại Tờ trình số 08/TTr-BXD ngày 13/02/2026 và Tờ trình số 21/TTr-BXD ngày 31/3/2026, Bộ Xây dựng đã báo cáo, đề xuất Chính phủ cho phép sửa tên gọi của Bộ luật thành Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi).

4. Ngày 10/11/2025, Bộ Xây dựng đã có văn bản số 13141/BXD-PC gửi các bộ, ngành, địa phương, cơ quan của Quốc hội, Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các cơ quan có liên quan đề xin ý kiến đối với hồ sơ chính sách Bộ luật Hàng hải Việt Nam; trên cơ sở ý kiến góp ý Bộ xây dựng đã tiếp thu, giải trình đầy đủ các ý kiến góp ý và chỉnh lý hồ sơ chính sách Bộ luật.

5. Ngày 14/11/2025, Bộ Xây dựng đã tổ chức Hội nghị tham vấn Thường trực Hội đồng Dân tộc, Thường trực các Ủy ban của Quốc hội, các Bộ, cơ quan ngang Bộ theo quy định. Trên cơ sở ý kiến tham vấn, Bộ Xây dựng đã tổng hợp, tiếp thu, giải trình đầy đủ các ý kiến tham vấn.

6. Thực hiện đăng tải lên Cổng thông tin điện tử của Bộ Xây dựng đối với: dự thảo hồ sơ chính sách Bộ luật; bản tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý của các đối tượng chịu sự tác động; bản tiếp thu, giải trình ý kiến tham vấn chính sách; nội dung truyền thông chính sách.

7. Ngày 29/12/2025, Bộ Xây dựng đã có văn bản số 16071/BXD-PC gửi Bộ Tư pháp đề nghị thẩm định chính sách. Bộ Tư pháp đã có báo cáo thẩm định số 17/BCTĐ-BTP ngày 18/01/2026 thẩm định đối với hồ sơ chính sách Bộ luật. Trên cơ sở ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp, Bộ Xây dựng đã tiếp thu, giải trình đầy đủ ý kiến thẩm định và hoàn thiện hồ sơ chính sách Bộ luật.

8. Ngày 01/4/2026, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 77/NQ-CP ngày 01/4/2026 thông qua tên Bộ luật là “*Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi)*” và 06 chính sách của Bộ luật. Trên cơ sở Nghị quyết số 77/NQ-CP, Bộ Xây dựng đã triển khai xây dựng hồ sơ dự án Bộ luật.

9. Bộ Xây dựng đã có văn bản số 6282/BXD-PC ngày 29/4/2026 và văn bản số 6435/BXD-PC ngày 04/5/2026 gửi xin ý kiến các bộ, ngành, địa phương; Mặt trận Tổ quốc Việt Nam; Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam; các Đoàn đại biểu quốc hội; Liên đoàn Luật sư Việt Nam; Hội Luật gia Việt Nam và các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp liên quan. Trên cơ sở ý kiến của các cơ quan, đơn vị, Bộ Xây dựng đã tổng hợp, tiếp thu, giải trình đầy đủ ý kiến góp ý và đăng tải trên Cổng thông tin điện tử của Bộ Xây dựng.

Bộ Xây dựng đã triển khai đầy đủ các quy trình, thủ tục theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản hướng dẫn gồm: đăng tải hồ sơ dự án Bộ luật trên Cổng thông tin điện tử của Bộ và Cổng Pháp luật quốc gia, truyền thông dự thảo Bộ luật, tổ chức các cuộc họp để hoàn thiện hồ sơ dự án Bộ luật....

10. Ngày 15/5/2026, Bộ Xây dựng đã có văn bản số 7202/BXD-PC gửi Bộ Tư pháp đề nghị thẩm định đối với hồ sơ dự án Bộ luật. Trên cơ sở ý kiến tại Báo cáo thẩm định của Bộ Tư pháp, Bộ Xây dựng đã tổng hợp, tiếp thu, giải trình đầy đủ tại Báo cáo số 248/BC-BXD ngày 25/6/2026 và trình Chính phủ tại Tờ trình số 67/TTr-BXD ngày 25/6/2026 và đã tiếp thu, giải trình ý kiến của thành viên Chính phủ tại Báo cáo số 290/BC-BXD ngày 22/7/2026. Đồng thời đã xin ý kiến Đảng ủy Chính phủ đối với một số nội dung của dự án Bộ luật tại Tờ trình số 40-TTr/ĐU ngày 28/7/2026.

11. Ngày 10/8/2026, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 223/NQ-CP, trong đó cơ bản thống nhất nội dung dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi) do Bộ Xây dựng trình tại Tờ trình số 67/TTr-BXD ngày 25/6/2026, Báo cáo số 290/BC-BXD ngày 22/7/2026 và Công văn số 12206/BXD-PC ngày 04/8/2026; đồng thời giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng thừa ủy quyền Thủ tướng Chính phủ, thay mặt Chính phủ ký Tờ trình của Chính phủ trình Quốc hội khóa XVI cho ý kiến tại Kỳ họp thứ hai (tháng 10 năm 2026) và xem xét thông qua tại Kỳ họp thứ ba (tháng 5 năm 2027); phối hợp chặt chẽ với các cơ quan của Quốc hội, chủ động báo cáo, giải trình trong quá trình thẩm tra, tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Bộ luật theo đúng quy định.

12. Trên cơ sở Nghị quyết số 223/NQ-CP ngày 10/8/2026 của Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã thừa ủy quyền của Thủ tướng, thay mặt Chính phủ ký Tờ trình số 532/TTr-CP ngày 11/8/2026 trình Quốc hội khóa XVI hồ sơ dự án Bộ luật.

13. Trên cơ sở tiếp thu Kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội (Kết luận số 226/KL-UBTVQH16 ngày 28/8/2026), ý kiến thẩm tra sơ bộ của Ủy ban Pháp luật và Tư pháp (Báo cáo số 906/BC-UBPLTP16 ngày 26/8/2026), cơ quan chủ trì soạn thảo đã chỉnh lý toàn bộ hồ sơ dự án Bộ luật, bổ sung tại dự thảo Bộ luật một số Điều đã được quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, được thực tiễn kiểm nghiệm, cần tiếp tục quy định ở cấp luật để xác lập trực tiếp quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của các chủ thể, thực hiện điều ước quốc tế; đồng thời, bổ sung các điều khoản quy định cụ thể chính sách phát triển hàng hải và đường thủy nội địa để hướng đến xây dựng và phát triển Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh, phát triển công nghiệp hàng hải quốc gia theo chủ trương tại Nghị quyết số 20-NQ/TW, Thông báo số 125-TB/VPTW.

14. Trong quá trình xây dựng dự án Bộ Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã tuân thủ đầy đủ quy trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025; đã thực hiện nghiêm Quy định số 178-QĐ/TW ngày 27/6/2024 của Bộ Chính trị về kiểm soát quyền lực, phòng, chống tham nhũng, tiêu cực trong công tác xây dựng pháp luật. Theo đó, dự thảo Luật đã được các cấp ủy đảng cho ý kiến theo quy định tại Điều 14 Quy định số 178-QĐ/TW; các nội dung của dự thảo Bộ Luật cũng đã được rà soát để bảo đảm không quy định lợi ích nhóm, lợi ích cục bộ.

IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ ÁN BỘ LUẬT

1. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng

a) Phạm vi điều chỉnh

Dự thảo Bộ luật có phạm vi điều chỉnh liên quan đến hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa bao gồm các quy định về kết cấu hạ tầng, tàu biển, tàu sông, thuyền viên, vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải, an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường, công nghiệp tàu thủy, quản lý nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu biển, tàu sông vào mục đích kinh tế, văn hóa, xã hội, thể thao và nghiên cứu khoa học.

Đối với tàu quân sự; tàu công vụ; tàu cá, tàu ngầm; tàu lặn; thủy phi cơ; công trình dầu khí trên biển; công trình năng lượng tái tạo trên biển; ụ nổi; cảng chỉ phục vụ an ninh, quốc phòng và cảng cá chỉ áp dụng trong trường hợp có quy định cụ thể tại Bộ luật này.

b) Đối tượng áp dụng

Bộ luật này áp dụng đối với:

- Cơ quan, tổ chức, cá nhân Việt Nam; tổ chức, cá nhân nước ngoài liên quan đến hoạt động hàng hải, giao thông đường thủy nội địa tại Việt Nam.

- Tổ chức, cá nhân có liên quan trong trường hợp phát sinh quan hệ pháp luật ngoài lãnh thổ Việt Nam theo quy định của Bộ luật này và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Bố cục của dự thảo

a) Dự thảo Bộ luật gồm 21 chương, 318 điều. So với tổng số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, dự thảo giảm 30% số điều. So với bản trình Quốc hội tại Tờ trình số 532/TTr-CP, dự thảo đã chỉnh lý tăng 02 chương và 162 điều. Việc tăng số điều chủ yếu do đưa trở lại Bộ luật các quy định cần áp dụng trực tiếp về vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý bằng đường biển, thuê tàu, bảo hiểm hàng hải, thuyền viên, bắt giữ tàu biển và xử lý tài sản chìm đắm, các điều này cơ bản đã được quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004; các điều được tăng thêm không làm phát sinh chính sách mới so với hồ sơ chính sách được phê duyệt.

b) Kết cấu các chương của dự thảo Bộ luật:

- Chương I (từ Điều 1 đến Điều 9) quy định những vấn đề chung, gồm phạm vi điều chỉnh, áp dụng pháp luật, giải thích từ ngữ, quyền thỏa thuận trong hợp đồng, nguyên tắc hoạt động, khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, bảo vệ môi trường, hợp tác quốc tế và các hành vi bị nghiêm cấm.

- Chương II (từ Điều 10 đến Điều 15) quy định chính sách phát triển hàng hải và đường thủy, gồm đối tượng, hình thức ưu đãi, hỗ trợ và xử lý trường hợp không còn đáp ứng điều kiện.

- Chương III (từ Điều 16 đến Điều 28) quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy, cảng cạn; quy hoạch, đầu tư, khai thác, xử lý, bảo trì và bảo vệ kết cấu hạ tầng.

- Chương IV (từ Điều 29 đến Điều 55) quy định về tàu biển, tàu sông; đăng ký, giấy chứng nhận và tài liệu; chuyển quyền sở hữu, thế chấp, quyền cầm giữ hàng hải; quản lý tàu thuyền đến, rời cảng.

- Chương V (từ Điều 56 đến Điều 82) quy định về thuyền bộ và thuyền viên tàu biển, tàu sông; địa vị pháp lý của thuyền trưởng; chế độ lao động, quyền lợi, đào tạo, huấn luyện, sát hạch; người lái phương tiện và người điều khiển tàu thuyền từ xa.

- Chương VI (từ Điều 83 đến Điều 92) quy định về công nghiệp hàng hải, gồm công nghiệp tàu thủy, công trình ngoài khơi, sản phẩm công nghiệp hỗ trợ và công nghệ hàng hải.

- Chương VII (từ Điều 93 đến Điều 98) quy định đăng kiểm tàu biển, tàu sông, công trình dầu khí trên biển, công trình năng lượng tái tạo trên biển và các đối tượng có liên quan.

- Chương VIII (từ Điều 99 đến Điều 103) quy định quyền vận tải biển nội địa, quản lý hoạt động vận tải container quốc tế, vận tải đa phương thức và thời hiệu khởi kiện.

- Chương IX (từ Điều 104 đến Điều 177) quy định chi tiết về hợp đồng vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý bằng đường biển và hợp đồng thuê tàu.

- Chương X (từ Điều 178 đến Điều 201) quy định về vận tải hàng hóa, hành khách, hành lý bằng đường thủy.

- Chương XI (từ Điều 202 đến Điều 222) quy định về dịch vụ hỗ trợ vận tải, gồm đại lý tàu biển, môi giới, hoa tiêu, lai dắt và dịch vụ tiếp nhận hàng hóa tại cảng.

- Chương XII (từ Điều 223 đến Điều 226) quy định về tổn thất chung và tổn thất riêng.

- Chương XIII (từ Điều 227 đến Điều 260) quy định về bảo hiểm hàng hải.

- Chương XIV (từ Điều 261 đến Điều 263) quy định về phí, lệ phí và giá dịch vụ.

- Chương XV (từ Điều 264 đến Điều 280) quy định về an toàn hàng hải và đường thủy, an ninh hàng hải, lao động hàng hải, bảo vệ môi trường; tai nạn, tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ, ứng phó thiên tai và sự cố tràn dầu.

- Chương XVI (từ Điều 281 đến Điều 285) quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải.

- Chương XVII (từ Điều 286 đến Điều 302) quy định về tạm giữ tàu biển, tàu sông và bắt giữ tàu biển.

- Chương XVIII (từ Điều 303 đến Điều 310) quy định về xử lý tài sản chìm đắm.

- Chương XIX (từ Điều 311 đến Điều 313) quy định phương thức giải quyết tranh chấp trong hoạt động hàng hải.

- Chương XX (từ Điều 314 đến Điều 316) quy định quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và đường thủy.

- Chương XXI (Điều 317 và Điều 318) quy định hiệu lực thi hành và điều khoản chuyển tiếp.

3. Nội dung cơ bản

Dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam có phạm vi điều chỉnh rộng, bao quát hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa. Dự thảo được xây dựng trên cơ sở hợp nhất, kế thừa và phát triển Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 (sửa đổi, bổ sung năm 2014), đồng

thời nội luật hóa các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và cụ thể hóa các chính sách đã được Chính phủ thông qua.

Qua rà soát 318 điều của dự thảo, có 147 điều kế thừa nội dung pháp luật hiện hành; 119 điều sửa đổi, bổ sung; 52 điều bổ sung mới (chủ yếu nhằm kịp thời thể chế hóa các chỉ đạo tại Nghị quyết số 20-NQ/TW ngày 28/7/2026 và Thông báo số 125-TB/VPTW ngày 18/7/2026); 22 điều được bãi bỏ. Việc chỉnh lý nhằm quy định trở lại các quy định hiện hành đảm bảo tính ổn định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Luật Giao thông đường thủy nội địa hiện hành, đặc biệt là các quy định liên quan trực tiếp đến quyền và nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân và các quy định đã thực hiện ổn định, không phát sinh vướng mắc; những vấn đề liên quan trực tiếp đến quyền tài sản, quyền kinh doanh, trách nhiệm dân sự.

3.1. Các nội dung sửa đổi, hoàn thiện

3.1.1. Đối với nhóm các quy định chung

- Dự thảo Bộ luật đã 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. Việc hợp nhất này nhằm khắc phục tình trạng phải viện dẫn và áp dụng song song nhiều văn bản luật trong cùng một hoạt động vận tải thủy.

- Dự thảo Bộ luật đã 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.

- 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.

- 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 chức, cá nhân. Dự thảo Bộ luật quy định một Điều về công tác thanh tra, kiểm tra về an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường,

điều kiện lao động thuyền viên đối với tàu biển và tàu sông. 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.

3.1.2. Đối với nhóm các quy định liên quan đến kết cấu hạ tầng

- Chương III của dự thảo Bộ luật được sửa đổi theo hướng hợp nhất và tái cấu trúc các quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy và cảng cạn trên cơ sở kế thừa hai luật hiện hành; đồng thời khắc phục tình trạng phân tán, chồng chéo. Dự thảo xây dựng cách tiếp cận thống nhất đối với luồng, tuyến, vùng nước, cảng, bến và công trình bảo đảm an toàn, qua đó xử lý rõ hơn các khu vực giao thoa giữa hàng hải và đường thủy nội địa.

- Dự thảo cơ cấu lại nội dung theo trình tự từ quy định chung đến quy hoạch, đầu tư, khai thác, xử lý, bảo trì và bảo vệ kết cấu hạ tầng; đồng thời quy định trực tiếp các nguyên tắc, quyền và nghĩa vụ cần thiết, giao Chính phủ quy định các nội dung kỹ thuật, trình tự thực hiện.

- Đối với hệ thống cảng, bến, tích hợp các quy định đang tồn tại song song trong hai luật, hình thành khung pháp lý thống nhất về phân loại, đầu tư, khai thác và quản lý cảng biển, cảng thủy nội địa, bến thủy nội địa và cảng cạn, gắn với kết nối logistics và vận tải đa phương thức.

Bên cạnh đó, dự thảo Bộ luật bổ sung và hoàn thiện các quy định về quy hoạch chi tiết ngành quốc gia để cụ thể hoá quy hoạch ngành. Cơ chế xã hội hóa đầu tư và khai thác hạ tầng cũng được thiết kế lại theo hướng thống nhất, minh bạch, tạo điều kiện huy động nguồn lực ngoài ngân sách cho phát triển luồng tuyến và cảng bến.

3.1.3. Đối với quy định về quản lý tàu thuyền.

Dự thảo Bộ luật đã sửa đổi theo hướng thống nhất chế độ pháp lý. Các quy định về đăng ký, đăng kiểm, cấp giấy chứng nhận được áp dụng chung cho cả tàu biển và tàu thủy nội địa, thay thế hai hệ thống tiêu chuẩn trước đây, cụ thể:

- Sửa đổi, hoàn thiện quy định về phân loại tàu thuyền, thay thế khái niệm phương tiện thủy nội địa bằng khái niệm tàu sông, thống nhất phạm vi điều chỉnh giữa hàng hải và đường thủy nội địa.

- Hoàn thiện quy định về đăng ký tàu thuyền theo hướng gộp giữa tàu biển và tàu sông, phân định rõ đăng ký quốc tịch và đăng ký hành chính.

- 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; hoàn thiện quy định về giấy chứng nhận và tài liệu tàu thuyền theo hướng đơn giản, phù hợp thông lệ quốc tế và điều kiện thực tế.

- Giữ nguyên và hoàn thiện thêm các quy định về chuyển quyền sở hữu, thế chấp và quyền cầm giữ hàng hải, bảo đảm ổn định pháp lý.

- Bổ sung, hoàn thiện chế định về công nghiệp hàng hải, bao gồm công nghiệp tàu thủy, công trình ngoài khơi, công nghiệp hỗ trợ và công nghệ hàng hải, tạo cơ sở pháp lý cho phát triển ngành công nghiệp hàng hải quốc gia.

3.1.4. 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.

3.1.5. Đối với nhóm các quy định về hoạt động vận tải

Dự thảo Bộ luật sửa đổi, bổ sung và quy định đầy đủ hơn các chế định về vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải. Đối với các quan hệ dân sự, thương mại đặc thù trong hàng hải, dự thảo kế thừa các quy định đã được áp dụng ổn định để bảo đảm khả năng áp dụng trực tiếp; đối với nội dung kỹ thuật, điều kiện và trình tự quản lý, dự thảo giao Chính phủ hoặc Bộ trưởng quy định phù hợp.

- 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, 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.

- 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.

- Sửa đổi quy định điều kiện hành nghề của hoa tiêu, trường hợp không bắt buộc 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.

- Sửa đổi quy định về dịch vụ đại lý tàu thuyền, lai dắt tàu thuyền theo hướng áp dụng thống nhất đối với cả hàng hải, 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. Trong đó, phụ thu được xác định là khoản chi phí phát sinh khi có các biến động làm tăng chi phí vận tải như: chiến tranh, tắc nghẽn, thiên tai, biến động tăng giá nhiên liệu. 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.

3.1.6. 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. 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.

Cùng với đó, 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. Các quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự, tạm giữ và bắt giữ tàu biển tiếp tục được kế thừa nhưng được điều chỉnh để bảo đảm thống nhất với hệ thống pháp luật chung, làm rõ phạm vi áp dụng, thẩm quyền và trình tự thủ tục, tăng tính minh bạch và bảo vệ quyền lợi hợp pháp của các bên. Bên cạnh đó, quy định về tài sản chìm đắm được hoàn thiện theo hướng tăng trách nhiệm của chủ sở hữu, nâng cao hiệu quả xử lý nhằm bảo đảm an toàn giao thông và bảo vệ môi trường.

Đồng thời, cơ chế giải quyết tranh chấp được củng cố theo hướng đa dạng hóa phương thức (thương lượng, hòa giải, trọng tài, tòa án) và bảo đảm phù hợp thông lệ quốc tế.

3.2. Các nội dung bổ sung

3.2.1. Đối với nhóm các quy định chung

- Dự thảo Bộ luật đã 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. Việc thừa nhận chứng từ điện tử là một bước cụ thể hóa quan trọng.

3.2.2. Đối với nhóm các quy định về chính sách phát triển hàng hải và đường thủy

- Thể chế hóa Nghị quyết số 20-NQ/TW ngày 28/7/2026 của 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 và Thông báo số 125-TB/VPTW ngày 18/7/2026 của Văn phòng Trung ương Đảng về kết luận tại buổi làm việc với các cơ quan về phát triển công nghiệp hàng hải quốc gia, dự thảo Bộ luật bổ sung Chương II gồm 06 điều (từ Điều 10 đến Điều 15), quy định tương đối toàn diện về đối tượng, nội dung, điều kiện và cơ chế thực hiện chính sách ưu đãi, hỗ trợ phát triển hàng hải và đường thủy.

- Dự thảo xác định các đối tượng trọng tâm được hưởng ưu đãi, hỗ trợ, gồm nhà đầu tư chiến lược; doanh nghiệp đầu tư phát triển đội tàu và kinh doanh vận tải; doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực công nghiệp hàng hải, đường thủy và công nghiệp hỗ trợ; tổ chức, cá nhân thực hiện chuyển đổi xanh, chuyển đổi số, khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo; cơ sở đào tạo và chủ thể tham gia phát triển nguồn nhân lực. Quy định này tạo cơ sở tập trung nguồn lực cho các khâu then chốt của hệ

sinh thái hàng hải, vận tải, logistics, công nghiệp đóng tàu và chuỗi cung ứng, phù hợp định hướng nâng cao năng lực tự chủ quốc gia trên biển.

- Bổ sung chính sách ưu đãi, hỗ trợ về đất đai, mặt nước và khu vực biển đối với dự án của nhà đầu tư chiến lược, cảng thủy nội địa, cơ sở đóng mới, hoán cải, nâng cấp, sửa chữa tàu thuyền, cơ sở đào tạo nguồn nhân lực và dự án chuyển đổi xanh; đồng thời ưu tiên sử dụng bãi sông, bãi nổi phù hợp với quy hoạch để phát triển cơ sở công nghiệp tàu thủy, trên cơ sở bảo đảm khả năng thoát lũ và an toàn đô thị.

- Bổ sung các ưu đãi về thuế, phí, lệ phí và tín dụng nhằm phát triển đội tàu, vận tải đa phương thức, tàu thuyền chuyên dụng, tàu thuyền sử dụng nhiên liệu thay thế, công nghệ xanh, tàu thuyền không người lái, dự án chuyển đổi xanh và hoạt động đào tạo, huấn luyện nguồn nhân lực; hỗ trợ lãi suất, bảo lãnh tín dụng và cho thuê tài chính đối với hoạt động đầu tư đóng mới, mua, thuê mua, hoán cải, nâng cấp tàu biển, tàu sông. Đây là cơ sở pháp lý để khuyến khích đổi mới công nghệ, chuyển đổi năng lượng, phát triển đội tàu và công nghiệp hàng hải theo hướng hiện đại, xanh, có năng lực cạnh tranh.

- Bổ sung chính sách phát triển nguồn nhân lực thông qua hỗ trợ học phí, học bổng, tín dụng ưu đãi, chỗ ở và chi phí sinh hoạt đối với người học thuộc nhóm ưu tiên; hỗ trợ đào tạo, đào tạo lại, nâng cao kỹ năng nghề, chuyển giao công nghệ; có cơ chế thu hút, trọng dụng, đãi ngộ chuyên gia, nhà khoa học, kỹ sư, nhà quản lý, thuyền trưởng, máy trưởng và công nhân kỹ thuật bậc cao trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy.

- Bổ sung chế độ ưu tiên về thủ tục hải quan, thủ tục thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu của dự án do nhà đầu tư chiến lược thực hiện; cơ chế hỗ trợ thử nghiệm, đánh giá, kiểm định, chứng nhận và hoàn thiện công nghệ mới, mô hình mới trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa. Đồng thời, dự thảo quy định việc chấm dứt hưởng và hoàn trả ưu đãi, hỗ trợ khi đối tượng không còn đáp ứng điều kiện hoặc thực hiện không đúng cam kết, qua đó bảo đảm chính sách được thực hiện đúng mục tiêu, công khai và có cơ chế kiểm soát.

3.2.3. Đối với nhóm các quy định liên quan đến kết cấu hạ tầng

- Dự thảo Bộ luật đã 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.

- Dự thảo Bộ luật đã 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.

Đồng thời, dự thảo Bộ luật nhấn mạnh vai trò chủ đạo của Nhà nước đối với các công trình trọng yếu, chiến lược liên quan đến quốc phòng, an ninh và chủ quyền quốc gia. Đây là những nội dung chưa được quy định đầy đủ trong các luật hiện hành.

- Dự thảo Bộ luật đã bổ sung cơ chế lựa chọn nhà đầu tư chiến lược 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. Đồng thời, dự thảo Bộ luật cũng bổ sung quy định về thời hạn hoạt động, chấm dứt hoạt động dự án 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 Bộ luật bổ sung quy định cho phép bến cảng, cầu cảng được tiếp nhận tàu thuyền có thông số kỹ thuật lớn hơn thông số của tàu thuyền trong hồ sơ thiết kế được phê duyệt hoặc quyết định công bố khi đáp ứng các yêu cầu về đánh giá an toàn kết cấu hạ tầng, an toàn hàng hải; bổ sung cơ chế chuyển đổi công năng kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa nhưng phải phù hợp với quy hoạch được phê duyệt. 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.

- Ngoài ra, dự thảo Bộ luật cũng bổ sung riêng các quy định về thiết lập kết cấu hạ tầng tạm thời; xử lý kết cấu hạ tầng gắn với hoàn trả giá trị đầu tư, bàn giao mặt bằng; bảo trì, nạo vét và bảo vệ công trình hàng hải, đường thủy nội địa. So với các luật hiện hành, các quy định này cụ thể hơn về phạm vi bảo vệ công trình, nguồn tài chính bảo trì, trách nhiệm quản lý và cơ chế xử lý công trình, góp phần nâng cao hiệu quả khai thác, bảo đảm an toàn công trình và an toàn giao thông đường thủy trong dài hạn.

3.2.4. Đối với quy định về quản lý tàu thuyền.

- Dự thảo Bộ luật dành Chương VI (từ Điều 83 đến Điều 92) quy định về công nghiệp hàng hải, bao gồm công nghiệp tàu thủy; thiết kế, đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phá dỡ tàu thuyền; công trình ngoài khơi; sản phẩm công nghiệp hỗ trợ và công nghệ hàng hải.

- Bổ sung khái niệm tàu sông, tàu sông Việt Nam; 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; bổ sung quy định riêng đối với thuyền viên tàu sông, bảo đảm phù hợp đặc thù hoạt động.

3.2.5. Đối với quy định về quản lý thuyền viên và người lái

- Dự thảo hoàn thiện khuôn khổ quản lý thuyền bộ và thuyền viên tàu biển, tàu sông; quy định cụ thể địa vị pháp lý, quyền và nghĩa vụ của thuyền trưởng; hợp đồng lao động, thời giờ làm việc, nghỉ ngơi, tiền lương, hồi hương, chăm sóc sức khỏe và phòng ngừa tai nạn lao động hàng hải; đồng thời quy định đào tạo, huấn luyện, sát hạch thuyền viên và người lái phương tiện.

- Bổ sung quy định về người điều khiển tàu thuyền từ xa, làm cơ sở áp dụng công nghệ tự động hóa, điều khiển và giám sát từ xa nhưng vẫn bảo đảm yêu cầu về năng lực, sức khỏe, chứng nhận và an toàn.

3.2.6. Đối với nhóm các quy định về hoạt động vận tải

- Bổ sung quy định về các loại hình hoạt động tàu lặn, thủy phi cơ, tàu thuyền phục vụ vui chơi giải trí, du lịch và các loại hình dịch vụ khác trong vùng biển Việt Nam được thực hiện theo quy định của Chính phủ. Việc bổ sung quy định giao Chính phủ quy định chi tiết cho từng loại hình dịch vụ đặc thù nhằm bảo đảm linh hoạt, phù hợp tính chất kỹ thuật của từng loại hình dịch vụ. Trường hợp phát sinh dịch vụ mới, Chính phủ có thể kịp thời điều chỉnh bằng nghị định, tránh khoảng trống pháp lý và đáp ứng yêu cầu quản lý thực tiễn.

- Bổ sung, hoàn thiện quy định về quyền vận tải biển nội địa và quản lý hoạt động vận tải container quốc tế, bảo đảm phù hợp với cam kết quốc tế, bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của đội tàu, doanh nghiệp Việt Nam và nâng cao hiệu quả quản lý vận tải.

- Bổ sung 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.

- 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.

- Bổ sung, phân loại rõ các loại hình vận tải hành khách, hành lý bằng đường thủy, gồm vận tải công cộng, vận tải theo hợp đồng, vận tải phục vụ du lịch, vận tải nội bộ và vận tải hành khách ngang sông; quy định quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của người vận tải, hành khách, thuyền trưởng và người lái tàu sông.

- Bổ sung quy định về vận chuyển, xếp dỡ hàng hóa nguy hiểm nhằm bảo đảm an toàn hàng hải, an toàn con người, tài sản và bảo vệ môi trường, đồng thời phù hợp với các điều ước, công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và thông lệ quốc tế trong lĩnh vực hàng hải, vận tải.

- Về hoa tiêu, lai dắt trong đường thủy nội địa:

+ Bổ sung quy định về hoạt động hoa tiêu và lai dắt trong lĩnh vực đường thủy nội địa.

+ Bổ sung quy định về người điều khiển tàu thuyền từ xa và ứng dụng công nghệ hàng hải, tạo cơ sở pháp lý cho tự động hóa, giám sát, chẩn đoán kỹ thuật và điều hành từ xa, đồng thời bảo đảm các yêu cầu về an toàn.

- Bổ sung quy định tổ chức cung cấp dịch vụ hoa tiêu tại vùng hoa tiêu bắt buộc là doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ; bổ sung quy định về nghĩa vụ tài chính đối với hoạt động cung cấp dịch vụ hoa tiêu.

- Bổ sung quy định về quản lý giá dịch vụ xếp dỡ container tại cảng thủy nội địa để 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 Nhà chức trách hàng hải Việt Nam được để lại một phần số tiền phí thu theo quy định của Chính phủ để chi cho hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa nhằm nâng cao năng lực quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải theo quy định của Tổ chức hàng hải thế giới (IMO).

3.2.7. Đối với nhóm các quy định về an ninh, an toàn, tìm kiếm cứu nạn

- 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.

3.3. Các nội dung kế thừa

Để đảm bảo tính ổn định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Luật Giao thông đường thủy nội địa hiện hành, đặc biệt là các quy định liên quan trực tiếp đến quyền và nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân và các quy định đã thực hiện ổn định, không phát sinh vướng mắc, những vấn đề liên quan trực tiếp đến quyền tài sản, quyền kinh doanh, trách nhiệm dân sự... Đồng thời, thể chế hóa chủ trương, đường lối của Đảng trong việc hoàn thiện cơ chế, chính sách trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường thủy nội địa, đặc biệt là Nghị quyết số 20-NQ/TW, Thông báo số 125-TB/VPTW, dự thảo Bộ luật đã được rà soát, bổ sung trở lại nhiều nội dung của pháp luật hiện hành, trong đó có các Điều từ Điều 35 đến Điều 42 về các loại tàu phải đăng ký, điều kiện đăng ký, đặt tên, trách nhiệm của chủ tàu, tàu biển Việt Nam mang cờ nước ngoài, đăng ký tàu đang đóng, sổ đăng ký và xóa đăng ký; Điều 45 về Giấy chứng nhận dung tích tàu biển; các Điều từ Điều 46 đến Điều 53 về chuyển quyền sở hữu, thế chấp và quyền cầm giữ hàng hải; các chế định về thuyền trưởng, thuyền viên, hợp đồng vận chuyển, thuê tàu, bảo hiểm hàng hải, tạm giữ và bắt giữ tàu biển, xử lý tài sản chìm đắm....

3.4. Các nội dung lược bỏ

- Dự thảo Bộ luật đã lược bỏ căn bản cách tiếp cận tách biệt giữa pháp luật hàng hải và pháp luật giao thông đường thủy nội địa. Việc không còn duy trì hai hệ thống luật riêng biệt là một thay đổi lớn về mặt cấu trúc, thay vào đó là một Bộ luật thống nhất điều chỉnh toàn diện các hoạt động liên quan đến tàu thuyền.

- Ngoài ra, nhiều quy định trùng lặp trước đây giữa hai luật đã được lược bỏ hoặc tích hợp như: các quy định về đăng ký, đăng kiểm, an toàn và quản lý tàu thuyền được sắp xếp thành các chế định thống nhất, phân định rõ nội dung áp dụng đối với tàu biển và tàu sông; sử dụng thống nhất khái niệm “chủ tàu”; tích hợp các quy định trùng lặp và giao văn bản dưới luật quy định nội dung kỹ thuật, trình tự thực hiện.

- Chuyển các quy định mang tính kỹ thuật như quy tắc giao thông, tín hiệu giao thông tại Luật Giao thông đường thủy nội địa hiện nay ra khỏi nội dung dự thảo Bộ luật và sẽ quy định tại các văn bản dưới luật.

3.5. Các nội dung cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh

- Tại dự thảo Bộ luật không quy định chi tiết về thủ tục hành chính, mà các thủ tục hành chính sẽ được quy định tại các văn bản dưới luật. Thực hiện chủ trương về đẩy mạnh cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục, điều kiện kinh doanh, lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa sẽ bãi bỏ 53 thủ tục hành chính; 46 thủ tục hành chính sẽ được sửa đổi, bổ sung theo hướng giảm thời gian thực hiện thủ tục, cắt giảm, đơn giản hóa các thành phần hồ sơ không cần thiết nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp.

- Đối với các điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa: số lượng ngành, nghề đầu tư kinh doanh được cắt giảm là 7/9 ngành nghề. Sau khi thực hiện cắt giảm, số ngành nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa chỉ còn 02 ngành nghề (kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên và người lái phương tiện thủy nội địa; đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải và tổ chức tuyển dụng, cung ứng thuyền viên hàng hải) để bảo đảm phù hợp với điều ước quốc tế (Công ước STCW) và bảo đảm chất lượng nguồn nhân lực cho hoạt động đào tạo đặc thù mang tính kỹ thuật chuyên ngành.

- Bên cạnh đó, việc chuẩn hóa và tích hợp các thủ tục đăng ký, đăng kiểm tàu thuyền theo hướng áp dụng chung cho cả tàu biển và tàu sông giúp giảm đáng kể sự trùng lặp về hồ sơ, trình tự và cơ quan thực hiện. Đồng thời, cơ chế phối hợp liên ngành tại cảng do Cảng vụ chủ trì góp phần giảm số lượng đầu mối mà doanh nghiệp phải làm việc, từ đó rút ngắn thời gian xử lý thủ tục.

- Ngoài ra, dự thảo Bộ luật cũng tạo cơ sở pháp lý cho việc điện tử hóa thủ tục hành chính thông qua việc thừa nhận chứng từ vận chuyển dưới dạng điện tử bao gồm vận đơn điện tử và các chứng từ vận chuyển khác.

3.6. Các nội dung phân quyền, phân cấp

- Dự thảo Bộ luật đã tăng cường phân quyền, phân cấp cho địa phương và cơ quan chuyên ngành. Cụ thể, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về đường thủy nội địa đối với tuyến đường thủy nội địa quốc gia trên địa bàn địa phương (trừ nhiệm vụ lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch ngành quốc gia);

- Phân định rõ giữa quản lý trung ương và địa phương trong đăng ký tàu thuyền theo hướng trung ương quản lý tàu biển, địa phương quản lý tàu sông.

- Tăng cường phân cấp cho cơ quan quản lý chuyên ngành và tổ chức đăng kiểm trong việc thực hiện kiểm tra, chứng nhận kỹ thuật.

3.7. Một số vấn đề lớn của dự thảo Bộ luật

(1) Cơ chế đặc thù về quy hoạch, đầu tư và khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy

a) Bổ sung tầm nhìn quy hoạch dài hạn 100 năm đối với kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa và cảng cạn (Điều 18 dự thảo Bộ luật).

Hiện nay, việc định hướng phát triển dài hạn đối với các không gian phát triển lớn, có tính chất chiến lược đang được quan tâm nghiên cứu, triển khai, trong đó Quy hoạch tổng thể Thủ đô Hà Nội đã được phê duyệt với tầm nhìn 100 năm; Thành phố Hồ Chí Minh đang tổ chức lập Quy hoạch tổng thể Thành phố thời kỳ 2025–2050, tầm nhìn 100 năm. Đối với hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy, việc hình thành và phát triển cảng biển, luồng hàng hải, tuyến đường thủy và các công trình hạ tầng liên quan đòi hỏi nguồn lực đầu tư lớn, thời gian đầu tư, khai thác dài hạn, đồng thời có mối liên kết chặt chẽ trong phạm vi vùng, quốc gia và quốc tế. Việc thay đổi, điều chỉnh không gian phát triển sau khi các công trình đã được đầu tư có thể phát sinh chi phí lớn, ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác và tính đồng bộ của toàn hệ thống. Bên cạnh đó, việc định hướng phát triển kết cấu hạ tầng trong dài hạn cần tính đến các yêu cầu về quốc phòng, an ninh, bảo vệ chủ quyền quốc gia, ứng phó với biến đổi khí hậu và thích ứng với tiến bộ khoa học, công nghệ.

Do đó, tại Điều 18 dự thảo Bộ luật đã bổ sung quy định xác định tầm nhìn quy hoạch dài hạn là 100 năm tính từ đầu thời kỳ quy hoạch, nhằm tạo cơ sở định hướng chiến lược lâu dài đối với hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy, bảo đảm tính liên tục, ổn định, đồng bộ và khả năng kế thừa giữa các kỳ quy hoạch. Quy định này không thay thế thời kỳ quy hoạch 10 năm và tầm nhìn quy hoạch 30 năm theo pháp luật về quy hoạch, mà nhằm xác lập định hướng chiến lược dài hạn để các kỳ quy hoạch cụ thể được nghiên cứu, cập nhật và cụ thể hóa phù hợp với yêu cầu phát triển và điều kiện thực tiễn trong từng giai đoạn.

b) Quy định cơ chế xác định thời hạn đối với dự án bến cảng biển quy mô lớn được phân kỳ thành nhiều dự án thành phần (Điều 22 dự thảo Bộ luật)

Thực tiễn phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam cho thấy, một số khu bến cảng có quy mô lớn, tính chất đầu mối quốc gia, được định hướng phát triển tổng thể trong dài hạn và tổ chức triển khai theo nhiều giai đoạn, dự án thành phần (như khu bến cảng Nam Đồ Sơn, khu bến cảng Liên Chiểu, khu bến cảng Cái Mép Hạ...). Các dự án thành phần trong cùng một dự án tổng thể có mối quan hệ chặt chẽ, phụ thuộc lẫn nhau về quy hoạch, hạ tầng kết nối, tổ chức khai thác và hiệu quả vận hành chung của toàn khu bến cảng. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai thực hiện cho thấy, thời hạn hoạt động của từng dự án thành phần được xác định riêng theo quyết định chấp thuận chủ trương đầu tư, quyết định chấp thuận đầu tư hoặc Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư theo quy định của pháp luật tại thời điểm thực hiện. Điều này có thể dẫn đến sự không đồng bộ về thời hạn hoạt động giữa các dự án thành phần, gây khó khăn trong việc tổ chức khai thác thống nhất và bảo đảm định hướng phát triển lâu dài của dự án tổng thể. Trong khi đó, quy hoạch kết cấu hạ tầng cảng biển có tính chất dài hạn, có thể được rà soát, điều chỉnh theo nhu cầu vận tải, phát triển logistics, yêu cầu phát triển kinh tế – xã hội, quốc phòng, an ninh và điều kiện thực tiễn.

Theo quy định tại Điều 31 Luật Đầu tư năm 2025, thời hạn hoạt động của dự án đầu tư được xác định theo giới hạn chung, không quá 70 năm đối với dự án trong khu kinh tế và không quá 50 năm đối với dự án ngoài khu kinh tế; một số trường hợp theo quy định của Luật được áp dụng thời hạn dài hơn nhưng không quá 70 năm. Khi hết thời hạn, dự án có thể được xem xét gia hạn nếu đáp ứng các điều kiện theo quy định của pháp luật. Tuy nhiên, đối với các dự án tổng thể cảng biển được phân kỳ đầu tư thành nhiều giai đoạn, cần có quy định cụ thể hơn về cách xác định thời hạn hoạt động của từng dự án thành phần, bảo đảm vừa tuân thủ giới hạn thời hạn theo pháp luật về đầu tư, vừa đáp ứng yêu cầu liên kết, đồng bộ trong quá trình triển khai và khai thác toàn bộ dự án.

Do đó, tại Điều 22 dự thảo Bộ luật quy định cơ chế đặc thù về xác định thời hạn hoạt động đối với dự án được phân kỳ đầu tư thành nhiều giai đoạn; theo đó, mỗi giai đoạn tương ứng với một dự án thành phần và thời hạn hoạt động của từng dự án thành phần được xác định riêng, nhưng không vượt quá thời hạn theo pháp luật về đầu tư. Đối với dự án không phân kỳ đầu tư, thời hạn hoạt động tiếp tục thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư. Quy định này không làm thay đổi giới hạn thời hạn hoạt động của dự án đầu tư theo Luật Đầu tư năm 2025, mà là quy định chuyên ngành để cụ thể hóa cách xác định thời hạn đối với trường hợp đặc thù, trên cơ sở quy định tại khoản 5 Điều 4 Luật Đầu tư năm 2025 về áp dụng cơ chế đặc thù về đầu tư theo luật khác.

c) Khi hết thời hạn hoạt động, dự án hoặc dự án thành phần cảng biển chấm dứt và không được gia hạn; dự án đã được chấp thuận trước khi Bộ luật có hiệu lực tiếp tục thực hiện theo thời hạn đã được xác lập (Điều 22, Điều 318 dự thảo Bộ luật)

Theo khoản 5 Điều 31 Luật Đầu tư năm 2025, khi hết thời hạn hoạt động, dự án đầu tư được xem xét gia hạn nếu nhà đầu tư có nhu cầu tiếp tục thực hiện dự án và đáp ứng các điều kiện theo quy định của pháp luật.

Dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển là các dự án có tính chất đặc thù, gắn với đất, vùng nước cảng biển và kết cấu hạ tầng có giá trị lớn, vị trí cố định, đồng thời liên quan trực tiếp đến quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển, phát triển kinh tế – xã hội, quốc phòng, an ninh, logistics và bảo vệ môi trường. Khi hết thời hạn hoạt động, việc tiếp tục khai thác bến cảng không chỉ liên quan đến nhu cầu của nhà đầu tư mà còn đặt ra yêu cầu xem xét sự phù hợp của bến cảng với quy hoạch, nhu cầu phát triển và phương án khai thác kết cấu hạ tầng trong giai đoạn tiếp theo. Sau hơn 20 năm thực hiện chủ trương xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng cảng biển, hệ thống cảng biển Việt Nam đã đạt được những kết quả quan trọng¹. Qua rà soát thông tin về Giấy chứng nhận đầu tư của 98 dự án thì thời hạn hoạt động của các dự án này không đồng nhất². Thực tiễn này cho thấy các dự án cảng biển được hình thành

¹ Đến nay, cả nước có khoảng 309 bến cảng biển đang khai thác, với hơn 107 km cầu cảng; trong đó có 148 bến cảng chuyên dùng và 50 bến cảng có vốn đầu tư nước ngoài, gồm 14 bến cảng thương mại và 36 bến cảng chuyên dùng.

² Có 77 dự án được cấp trước năm 2020 (chiếm khoảng 79%), và 21 dự án được cấp từ năm 2020 trở đi (chiếm khoảng 21%). Thời hạn hoạt động của các dự án phổ biến là 50 năm, ngoài ra có các dự án với thời hạn 25 năm, 30 năm, 40 năm, 42 năm và 70 năm. Các giấy tờ chủ yếu xác định thời hạn hoạt động của dự án, chưa thể hiện nội dung cụ thể về gia hạn thời hạn hoạt động.

trong những giai đoạn khác nhau, theo các chính sách và điều kiện đầu tư khác nhau; trong khi đó, việc xử lý khi hết thời hạn hoạt động cần được xem xét trong mối quan hệ với quy hoạch và yêu cầu phát triển hệ thống cảng biển trong từng thời kỳ. Trong những năm tới, các dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển sẽ lần lượt hết thời hạn hoạt động theo quyết định chấp thuận đầu tư, Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư hoặc văn bản pháp lý có giá trị tương đương. Nếu không có quy định thống nhất về nguyên tắc xử lý khi hết thời hạn, có thể phát sinh cách hiểu và áp dụng khác nhau trong việc xem xét gia hạn, chấm dứt hoạt động, xử lý tài sản và lựa chọn nhà đầu tư tiếp tục khai thác. Điều này có thể ảnh hưởng đến việc thực hiện quy hoạch hệ thống cảng biển, quản lý và sử dụng đất, vùng nước cảng biển, cũng như hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng trong giai đoạn tiếp theo.

Do đó, tại Điều 22 dự thảo Bộ luật quy định chính sách không gia hạn thời hạn hoạt động đối với dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển. Đối với các dự án đã được chấp thuận trước ngày Bộ luật có hiệu lực thi hành, tại Điều 318 dự thảo đã có nội dung quy định chuyển tiếp nhằm bảo đảm tính ổn định của chính sách, đồng thời xác lập nguyên tắc xử lý thống nhất đối với các dự án khi kết thúc thời hạn hoạt động.

Việc bổ sung quy định này cũng phù hợp với nguyên tắc quy định tại khoản 5 Điều 4 Luật Đầu tư năm 2025: "*5. Trường hợp luật khác ban hành sau ngày Luật Đầu tư có hiệu lực thi hành cần quy định đặc thù về đầu tư khác với quy định của Luật Đầu tư thì phải xác định cụ thể nội dung thực hiện hoặc không thực hiện theo quy định của Luật Đầu tư, nội dung thực hiện theo quy định của luật khác đó.*".

d) Quy định khung tiêu chí chuyên ngành để lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển, cảng thủy nội địa; xác định danh mục dự án ưu tiên thu hút nhà đầu tư chiến lược, điều kiện đối với nhà đầu tư và giao Chính phủ cụ thể hóa (Điều 20, Điều 21 dự thảo Bộ luật)

Để thực hiện chủ trương tại Nghị quyết số 20-NQ/TW, Thông báo số 125-TB/VPTW là huy động nguồn lực phát triển hạ tầng biển và các trung tâm kinh tế biển, gắn với khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số và năng lượng; phát triển công nghiệp hàng hải, nâng cao năng lực tự chủ, vận tải, logistics và an ninh chuỗi cung ứng cần huy động nguồn vốn dài hạn cùng với công nghệ, năng lực quản trị, kinh nghiệm triển khai và khả năng kết nối chuỗi cung ứng trong bối cảnh nguồn lực đầu tư công còn hạn chế. Các dự án cảng biển, cảng thủy nội địa đầu mối, logistics, công nghiệp tàu thủy và hạ tầng chuyên ngành thường có vốn lớn, thời gian đầu tư, thu hồi vốn dài và yêu cầu công nghệ cao; một số dự án gồm nhiều phân kỳ liên kết. Do đó, việc lựa chọn nhà đầu tư cần xem xét năng lực vốn, kinh nghiệm xây dựng và khai thác, công nghệ, quản trị, kết nối và khả năng thực hiện dự án lâu dài.

Trên cơ sở đó, tại Điều 20, 21 dự thảo Bộ luật xác định danh mục nhóm dự án ưu tiên thu hút nhà đầu tư chiến lược, đồng thời đặt ra điều kiện về năng lực và các cam kết cụ thể của nhà đầu tư về vốn, tiến độ, công nghệ, chuyển giao công nghệ, phát triển nguồn nhân lực, doanh nghiệp trong nước, chuyển đổi số, chuyển đổi năng lượng và bảo vệ môi trường; cơ chế kiểm tra, giám sát và xử lý trường hợp không đáp ứng điều kiện hoặc không thực hiện đúng cam kết, bảo đảm việc lựa chọn nhà

đầu tư được dựa trên năng lực thực chất, gắn chính sách ưu đãi, hỗ trợ với kết quả và nghĩa vụ của nhà đầu tư, qua đó bảo vệ hiệu quả sử dụng nguồn lực nhà nước.

đ) Bổ sung hình thức bồi hoàn giá trị đầu tư còn lại đối với kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa đầu tư bằng ngân sách nhà nước khi cần xử lý để thực hiện dự án, công trình mới (Điều 25 dự thảo Bộ luật)

Pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công, trong đó có Nghị định số 84/2025/NĐ-CP và Nghị định số 12/2025/NĐ-CP đã quy định các hình thức xử lý tài sản công (như thu hồi, điều chuyển, chuyển giao về địa phương, thanh lý, xử lý tài sản bị mất, bị hủy hoại và các hình thức khác theo quy định của pháp luật). Tuy nhiên, thực tiễn phát sinh trường hợp các công trình kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa được đầu tư bằng ngân sách nhà nước, thiết lập trên mặt nước sông, mặt nước biển, không gắn liền với đất, phải phá dỡ hoặc di dời để phục vụ nhu cầu đầu tư xây dựng công trình mới bằng nguồn vốn của doanh nghiệp, không sử dụng ngân sách nhà nước. Đối với trường hợp này, pháp luật hiện hành chưa có quy định cụ thể về trách nhiệm của nhà đầu tư, doanh nghiệp trong việc hoàn trả giá trị đầu tư còn lại của công trình kết cấu hạ tầng được đầu tư bằng ngân sách nhà nước nhưng phải phá dỡ, di dời để triển khai dự án mới.

Mặt khác, các công trình kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa được thiết lập trên mặt nước, như khu neo đậu, khu chuyển tải, có tính chất đặc thù do không gắn liền với đất. Trong khi đó, pháp luật về đất đai đã quy định cơ chế bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất, nhưng chưa có cơ chế tương ứng để xử lý việc phá dỡ, di dời và hoàn trả giá trị đầu tư đối với tài sản công là công trình kết cấu hạ tầng trên mặt nước, không gắn liền với đất. Điều này gây khó khăn trong việc xác định trách nhiệm tài chính của nhà đầu tư, doanh nghiệp khi có nhu cầu sử dụng vị trí công trình hiện hữu để triển khai dự án đầu tư mới, đồng thời chưa bảo đảm cơ sở pháp lý đầy đủ để bảo toàn giá trị tài sản được đầu tư từ ngân sách nhà nước.

Do đó, tại Điều 25 dự thảo Bộ luật bổ sung quy định hình thức bồi hoàn giá trị đầu tư còn lại đối với kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa đầu tư bằng ngân sách nhà nước khi cần xử lý để thực hiện dự án, công trình mới nhằm tạo cơ sở pháp lý xác định trách nhiệm của nhà đầu tư, doanh nghiệp trong việc bồi hoàn giá trị đầu tư còn lại của công trình được đầu tư bằng ngân sách nhà nước theo quy định, bảo đảm hài hòa lợi ích giữa Nhà nước và nhà đầu tư, nâng cao hiệu quả quản lý, sử dụng tài sản công, đồng thời tạo điều kiện khai thác hiệu quả không gian mặt nước và thúc đẩy đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa.

(2) Chính sách ưu đãi, hỗ trợ phát triển hàng hải và đường thủy nội địa

a) Quy định ưu đãi, hỗ trợ đối với nhà đầu tư chiến lược, doanh nghiệp phát triển cảng, đội tàu, công nghiệp hàng hải, vận tải, logistics, chuyển đổi xanh, chuyển đổi số, khoa học - công nghệ và phát triển nguồn nhân lực (từ Điều 10 đến Điều 14 dự thảo Bộ luật)

Lĩnh vực hàng hải và đường thủy có đặc thù là nhiều dự án đòi hỏi vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn dài, chịu tác động mạnh của biến động thị trường quốc tế, đồng thời tạo ra lợi ích lan tỏa đối với kết nối giao thông, phát triển logistics, bảo

đảm an ninh chuỗi cung ứng, nâng cao năng lực vận tải và thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội các vùng. Do đó, nếu chỉ dựa trên hiệu quả tài chính trực tiếp của từng dự án thì chưa đủ sức hấp dẫn để thu hút đầu tư vào kết cấu hạ tầng, phát triển đội tàu, công nghiệp hàng hải và các dự án chuyển đổi xanh có tính chất dài hạn, cần nguồn lực lớn. Trong khi đó, việc phát triển lĩnh vực hàng hải và đường thủy theo hướng hiện đại, đồng bộ và bền vững đòi hỏi phải huy động đa dạng các nguồn lực, khuyến khích doanh nghiệp đầu tư mở rộng năng lực vận tải, phát triển dịch vụ hàng hải, logistics, công nghiệp tàu thủy, ứng dụng khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao.

Do đó, tại dự thảo Bộ luật (từ Điều 10 đến Điều 14) quy định về chính sách ưu đãi, hỗ trợ đối với nhà đầu tư chiến lược, doanh nghiệp phát triển cảng biển, đội tàu, công nghiệp hàng hải, vận tải, logistics, chuyển đổi xanh, chuyển đổi số, khoa học, công nghệ và phát triển nguồn nhân lực, theo hướng miễn tiền thuê đất, mặt nước, tiền sử dụng khu vực biển đối với một số đối tượng, dự án; ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế giá trị gia tăng, miễn một số loại phí, lệ phí và hỗ trợ tín dụng đối với hoạt động đầu tư phát triển cảng thủy nội địa, đóng mới, hoán cải, nâng cấp tàu và công nghiệp hàng hải; ưu tiên phát triển tàu xanh, công nghệ xanh, chuyển đổi số, năng lượng sạch; hỗ trợ đào tạo, phát triển nguồn nhân lực và thu hút nhân lực chất lượng cao trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa...

b) Ưu đãi, hỗ trợ đối với cảng xanh, tàu sử dụng điện, nhiên liệu thay thế, năng lượng tái tạo, công nghệ tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải; hạ tầng điện bờ, trạm sạc, tiếp nhận và xử lý chất thải, công nghệ sạch và các dự án chuyển đổi xanh khác (Điều 7 dự thảo Bộ luật)

Tại Công ước MARPOL đặt ra các yêu cầu kiểm soát ô nhiễm không khí và hiệu quả năng lượng của tàu; Công ước BWM đặt ra yêu cầu quản lý nước dằn; các chiến lược của IMO về giảm phát thải khí nhà kính định hướng quá trình chuyển đổi năng lượng của vận tải biển. Tại Nghị quyết số 20-NQ/TW xác định phát triển kinh tế biển phải gắn với bảo vệ môi trường, sử dụng bền vững tài nguyên biển, chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, đồng thời thúc đẩy khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi năng lượng.

Đối với hàng hải và đường thủy, chuyển đổi xanh có tính đặc thù do đây là các lĩnh vực có nhu cầu sử dụng năng lượng lớn, liên quan trực tiếp đến vận tải quốc tế và chịu tác động ngày càng rõ của các yêu cầu, tiêu chuẩn quốc tế về giảm phát thải. Quá trình chuyển đổi đòi hỏi đầu tư đồng bộ từ phương tiện, cảng, bến, thiết bị xếp dỡ, hệ thống cung cấp điện, nhiên liệu sạch, nhiên liệu thay thế đến hạ tầng số và các giải pháp quản lý, khai thác tối ưu. Do đó, tại Điều 7 dự thảo Bộ luật quy định một số chính sách phát triển cảng xanh, logistics xanh, phương tiện sử dụng năng lượng sạch, nhiên liệu thay thế, hạ tầng cung cấp năng lượng sạch, chuyển đổi năng lượng, ứng dụng công nghệ và các giải pháp giảm phát thải trong hàng hải và đường thủy.

(3) Phát triển công nghiệp hàng hải và nâng cao năng lực vận tải biển

a) Bổ sung quy định về công nghiệp hàng hải phát triển theo chuỗi giá trị và vòng đời sản phẩm (từ Điều 83 đến Điều 92 dự thảo Bộ luật)

Phát triển công nghiệp hàng hải có vai trò quan trọng trong nâng cao năng lực tự chủ về đóng mới, sửa chữa tàu biển, phát triển công nghiệp hỗ trợ và làm chủ công nghệ hàng hải. Trên cơ sở chủ trương tại Nghị quyết số 20-NQ/TW, Thông báo số 125-TB/VPTW, Nghị quyết số 218/NQ-CP và tiếp thu Kết luận số 226/KL-UBTVQH16, tại dự thảo Bộ luật bổ sung quy định về phát triển công nghiệp hàng hải, bao gồm công nghiệp tàu thủy là lĩnh vực trọng tâm, công nghiệp hỗ trợ hàng hải và công nghiệp công nghệ hàng hải là các lĩnh vực bổ trợ trực tiếp. Đồng thời, dự thảo Bộ luật quy định cơ chế thí điểm có kiểm soát đối với công nghệ mới và các hoạt động thiết kế, đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phá dỡ, tái chế tàu thủy, công trình ngoài khơi, sản phẩm công nghiệp hỗ trợ và công nghệ hàng hải; gắn với yêu cầu về chất lượng, nguồn gốc sản phẩm. Qua đó, tạo cơ sở pháp lý thúc đẩy hình thành hệ sinh thái công nghiệp hàng hải hiện đại, xanh, số hóa, có khả năng tự chủ và cạnh tranh quốc tế.

b) Bổ sung quy định doanh nghiệp khai thác tuyến vận tải biển container theo tuyến cố định từ Việt Nam ra nước ngoài và ngược lại phải đăng ký tuyến trước khi khai thác (Điều 100 dự thảo Bộ luật)

Thực tiễn cho thấy, hiện nay sản lượng container xuất nhập khẩu của Việt Nam khoảng 17 triệu TEU/năm, trong đó các hãng tàu nước ngoài đảm nhận trên 95% thị phần; hiện có khoảng 35 – 40 hãng tàu container nước ngoài hoạt động tại Việt Nam và khoảng 2–3 doanh nghiệp Việt Nam có hoạt động vận tải container quốc tế. Trong khi đó, pháp luật hiện hành chưa thiết lập đầy đủ cơ chế để cơ quan quản lý nhà nước có thể nắm thông tin về việc mở tuyến, thay đổi tuyến, cảng ghé, tần suất, tạm ngừng hoặc chấm dứt tuyến của doanh nghiệp.

Do đó, tại Điều 100 dự thảo Bộ luật bổ sung nội dung quản lý tuyến vận tải biển container quốc tế theo tuyến cố định. Việc đăng ký tuyến vận tải không nhằm hạn chế quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp, không nhằm kiểm soát số lượng tuyến hoặc can thiệp vào các quyết định kinh doanh hợp pháp của doanh nghiệp, mà chủ yếu nhằm thiết lập cơ chế cung cấp, cập nhật thông tin và giám sát hoạt động vận tải container quốc tế, phù hợp với yêu cầu quản lý nhà nước đối với lĩnh vực có tác động trực tiếp đến hoạt động xuất nhập khẩu, chuỗi cung ứng và năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

(4) Cơ chế bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và năng lực thực thi của nhà chức trách hàng hải Việt Nam

a) Bổ sung quy định dịch vụ hoa tiêu tại vùng hoa tiêu bắt buộc do doanh nghiệp Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ thực hiện (khoản 5 Điều 266, Điều 318 dự thảo Bộ luật)

Hoa tiêu hàng hải tại vùng hoa tiêu bắt buộc là dịch vụ thiết yếu, có vai trò trực tiếp bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh, bảo vệ môi trường và góp phần bảo vệ chủ quyền quốc gia. Trong vùng hoa tiêu bắt buộc, việc sử dụng hoa tiêu không hoàn toàn xuất phát từ nhu cầu tự nguyện của chủ tàu mà là yêu cầu bắt buộc của pháp luật nhằm kiểm soát rủi ro đối với tàu thuyền, cảng biển, luồng hàng hải, công trình hàng hải, môi trường và các lợi ích công cộng có liên quan. Vì vậy, việc xác định doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hoa tiêu tại vùng hoa tiêu bắt buộc là doanh nghiệp

do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ là cần thiết để bảo đảm Nhà nước duy trì quyền kiểm soát trực tiếp đối với một dịch vụ thiết yếu liên quan đến an toàn, an ninh và chủ quyền quốc gia.

Hiện nay, trên cả nước có 05 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hoa tiêu³. Do đó, quy định tại dự thảo Bộ luật sẽ tác động đến 02/05 doanh nghiệp đang có phần vốn góp của tư nhân. Tại 02 doanh nghiệp này cần phải xử lý phần vốn tư nhân là 25%/01 doanh nghiệp. Việc chuyển đổi cần có phương án và thời gian chuyển tiếp phù hợp, tuân thủ pháp luật về quản lý và đầu tư vốn nhà nước tại doanh nghiệp, pháp luật về doanh nghiệp và bảo đảm quyền, lợi ích hợp pháp của cổ đông, người lao động. Tại dự thảo Bộ luật đã quy định nội dung chuyển tiếp đối với quy định này.

b) Bổ sung quy định doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ hoa tiêu tại vùng hoa tiêu bắt buộc, tuyến hoa tiêu dẫn tàu có nghĩa vụ nộp ngân sách nhà nước một khoản tiền từ hoạt động cung cấp dịch vụ do sử dụng kết cấu hạ tầng hàng hải, đường thủy nội địa (Điều 216 dự thảo Bộ luật)

Tại vùng hoa tiêu bắt buộc hoặc tuyến dẫn tàu, quyền cung cấp dịch vụ không hình thành đơn thuần từ hoạt động cạnh tranh trên thị trường mà gắn với quyết định quản lý của Nhà nước. Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ sử dụng môi trường khai thác và kết cấu hạ tầng hàng hải do Nhà nước đầu tư, quản lý để thực hiện hoạt động kinh doanh và thu giá dịch vụ. Pháp luật hiện hành chưa có cơ chế riêng để Nhà nước điều tiết một phần lợi ích kinh tế phát sinh từ quyền được giao cung cấp dịch vụ tại vùng, tuyến bắt buộc. Do đó, tại Điều 216 dự thảo Bộ luật bổ sung nghĩa vụ nộp ngân sách nhà nước đối với doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ hoa tiêu. Dự thảo Bộ luật xác định khoản thu dựa trên doanh thu cung cấp dịch vụ, đặc điểm vùng hoa tiêu, điều kiện khai thác, mức độ sử dụng kết cấu hạ tầng do Nhà nước đầu tư, quản lý và yêu cầu duy trì dịch vụ an toàn, liên tục. Đồng thời, khoản thu được xác định là khoản thu ngân sách nhà nước, không phải phí, lệ phí và được hạch toán độc lập với giá dịch vụ; giá dịch vụ vẫn thực hiện theo pháp luật về giá; đồng thời giao Chính phủ quy định phương pháp xác định, mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý khoản thu và trường hợp miễn, giảm trong trường hợp cần thiết để bảo đảm cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải, an toàn hàng hải và thực hiện chính sách phát triển kinh tế - xã hội.

c) Quy định lộ trình chuyển đổi đối với tàu sông mang cấp đăng kiểm VR SB đang hoạt động trên biển; từ ngày 31 tháng 12 năm 2033, tàu chưa thực hiện chuyển đổi theo quy định không được hoạt động trên biển (khoản 4 Điều 318 dự thảo Bộ luật)

Tính đến đầu năm 2026, cả nước có khoảng 3.171 phương tiện mang cấp VR-SB (phương tiện vận tải ven bờ biển, từ bờ ra đảo, nối giữa các đảo). Việc vận tải hàng hoá bằng phương tiện VR-SB trên các tuyến vận tải đường thủy nội địa ven bờ biển đã phát huy được nhiều hiệu quả tích cực trong việc tăng thị phần vận tải

³ Trong đó: 03/5 doanh nghiệp có 100% vốn nhà nước (gồm: 02 doanh nghiệp do Bộ Xây dựng quản lý là Công ty TNHH một thành viên Hoa tiêu hàng hải miền Bắc, Công ty TNHH một thành viên Hoa tiêu hàng hải miền Nam và 01 doanh nghiệp thuộc Bộ Quốc phòng quản lý là Công ty TNHH một thành viên Hoa tiêu Tân Cảng); 02/5 doanh nghiệp có 75% vốn nhà nước, 25% vốn tư nhân (gồm Công ty Cổ phần Hoa tiêu hàng hải – TKV do Bộ Công Thương quản lý và Xí nghiệp Hoa tiêu Vũng Tàu thuộc Công ty Cổ phần Dịch vụ và Vận tải biển Vũng Tàu)

đường thủy, ven biển và góp phần giảm tải áp lực cho giao thông đường bộ. Tuy nhiên, qua đánh giá nhận thấy, trong quá trình hoạt động, số vụ tai nạn do hoạt động của loại hình phương tiện này gây ra đang ở mức cao so với tỉ lệ phương tiện đang hoạt động⁴. Do đó, cần thiết phải có biện pháp lâu dài để khắc phục tình trạng này, giảm thiểu hoạt động của loại hình này và tiến tới ngừng hoạt động để nâng cao chất lượng vận tải, góp phần bảo đảm an toàn giao thông.

Đồng thời, tiếp thu ý kiến tại Báo cáo thẩm tra sơ bộ số 906/BCTT-UBPLTP16 ngày 26/8/2026 của Ủy ban Pháp luật và Tư pháp, cơ quan chủ trì soạn thảo đã bổ sung quy định chuyển tiếp đối với tàu sông mang cấp đăng kiểm VR SB đang hoạt động trên biển tại khoản 4 Điều 318 dự thảo Bộ luật nhằm đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải và bảo đảm quyền lợi cho các tổ chức, cá nhân.

d) Bổ sung quy định cho phép Nhà chức trách hàng hải Việt Nam được để lại một phần số tiền phí thu theo quy định của Chính phủ để hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển và hiện đại hóa (Điều 216, Điều 315 dự thảo Bộ luật)

Quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải có tính đặc thù, gắn trực tiếp với việc thực hiện trách nhiệm của Việt Nam với tư cách quốc gia tàu mang cờ, quốc gia có cảng và quốc gia ven biển theo các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Việc thực hiện các trách nhiệm này đòi hỏi đội ngũ nhân lực có trình độ chuyên môn, năng lực ngoại ngữ, được đào tạo, cập nhật thường xuyên; đồng thời phải duy trì hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu, trang thiết bị và năng lực phối hợp quốc tế. Do đó, cần có cơ chế bảo đảm nguồn lực tài chính ổn định, chủ động và phù hợp với yêu cầu thực hiện nhiệm vụ. Việc để lại một phần nguồn thu phí nhằm tạo nguồn lực trực tiếp phục vụ nâng cao chất lượng quản lý, bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và thực hiện nghĩa vụ quốc tế. Quy định tại dự thảo Bộ luật chỉ điều chỉnh việc quản lý, sử dụng một phần nguồn thu phí, không đặt ra khoản phí mới hoặc làm tăng mức thu phí. Tỷ lệ để lại cần được xác định trên cơ sở nhiệm vụ, nhu cầu chi hợp lý và đánh giá tác động đến cân đối ngân sách trung ương; phần còn lại nộp ngân sách nhà nước. Việc sử dụng kinh phí phải có dự toán được cấp có thẩm quyền phê duyệt, đúng mục đích, công khai, minh bạch, chịu sự kiểm tra, thanh tra, kiểm toán; không bố trí trùng kinh phí từ ngân sách nhà nước cho cùng một nhiệm vụ. Đối với nội dung chi đầu tư, phải tuân thủ pháp luật về đầu tư công và pháp luật có liên quan.

Đồng thời, tại Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 của Ban Chấp hành Trung ương đã xác định trường hợp ngoại lệ theo chủ trương của cấp có thẩm quyền đối với việc quy định cơ chế để lại nguồn thu ngân sách trung ương khác với Luật Ngân sách

⁴ Theo thống kê, trong năm 2023, trên các vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam đã xảy ra 07 vụ tai nạn, gây chết và mất tích 1 người, 01 tàu cá và 01 phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB chìm đắm, 05 tàu và phương tiện hư hỏng. Trong 04 tháng đầu năm 2024, trên các vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam đã xảy ra 05 vụ tai nạn, gây chết và mất tích ít nhất 08 người (trong đó có 03 thuyền viên tàu cá), 01 tàu cá và 05 phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB chìm đắm...

nhà nước. Do đó, tại Điều 216, Điều 315 dự thảo Bộ luật đã bổ sung quy định nguyên tắc, mục đích sử dụng và giao Chính phủ quy định cụ thể tỷ lệ để lại, nội dung chi, chế độ quản lý, quyết toán và trách nhiệm kiểm soát việc sử dụng kinh phí.

V. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH VĂN BẢN VÀ THỜI GIAN TRÌNH THÔNG QUA/BAN HÀNH

1. Dự kiến nguồn lực, điều kiện bảo đảm cho việc thi hành

- Nguồn lực để triển khai, thực hiện có hiệu quả Bộ luật về cơ bản tập trung ở các lực lượng thực hiện chức năng quản lý, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và giao thông đường thủy nội địa.

Các nhiệm vụ cần triển khai thực hiện theo quy định tại dự thảo Bộ luật trước hết được thực hiện bằng nguồn lực hiện có của hệ thống cơ quan quản lý nhà nước từ trung ương đến địa phương, cơ quan quản lý chuyên ngành, đăng kiểm và cảng vụ. Việc tổ chức thi hành phải bảo đảm năng lực quản lý chuyên ngành, đáp ứng yêu cầu về an toàn, an ninh hàng hải và không làm phát sinh đầu mối tổ chức, biên chế hưởng lương từ ngân sách nhà nước.

Trên cơ sở các quy định của dự thảo Bộ luật, cần rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành, bảo đảm tính liên tục, thống nhất của hệ thống pháp luật; kịp thời thực hiện các phương án cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh và tổ chức triển khai các chính sách mới về công nghiệp hàng hải, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, an toàn và quản lý chuyên ngành. Danh mục, số lượng văn bản quy định chi tiết sẽ được cập nhật theo dự thảo Bộ luật sau chỉnh lý.

Hiện nay, lực lượng lao động trực tiếp của ngành khoảng >60.000 thuyền viên hàng hải và > 200.000 lao động trong lĩnh vực đường thủy nội địa. Hệ thống cơ sở đào tạo, huấn luyện chuyên ngành hiện có khoảng >20 cơ sở, cung cấp trung bình từ 3.000 - 5.000 học viên mỗi năm. Việc triển khai Bộ luật không làm phát sinh yêu cầu tăng biên chế, chủ yếu thực hiện sắp xếp, điều chỉnh, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực hiện có; dự kiến cần đào tạo, bồi dưỡng lại khoảng 20-30% lực lượng để đáp ứng yêu cầu mới về chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và hội nhập quốc tế.

- Về nguồn lực tài chính, dự thảo Bộ luật phát sinh nhiều nhiệm vụ quản lý mới liên quan đến xây dựng cơ sở dữ liệu ngành; chuyển đổi số; quản lý cảng xanh, vận tải xanh; kiểm soát phát thải khí nhà kính; hiện đại hóa hệ thống giám sát, điều hành và bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, đường thủy nội địa. Do đó, cần thiết phải có cơ chế tạo nguồn lực ổn định để bảo đảm thực hiện. Dự thảo Bộ luật bước đầu đặt nền tảng pháp lý cho việc nghiên cứu bố trí một phần nguồn thu phí, lệ phí hàng hải và đường thủy nội địa để hỗ trợ trở lại cho công tác quản lý nhà nước chuyên ngành, bao gồm đầu tư, nâng cấp kết cấu hạ tầng; hiện đại hóa cơ sở vật chất, phương tiện, thiết bị kỹ thuật; đầu tư hệ thống công nghệ thông tin, cơ sở dữ liệu; trang phục, công cụ hỗ trợ thực thi công vụ; đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực; nghiên cứu khoa học, đổi mới sáng tạo và hợp tác quốc tế.

- Về khoa học công nghệ và chuyển đổi số, hiện đã hình thành một số nền tảng như hệ thống một cửa quốc gia trong lĩnh vực hàng hải và các cơ sở dữ liệu chuyên ngành (đăng kiểm, tàu thuyền, thuyền viên). Tuy nhiên, các hệ thống này còn phân tán, mức độ liên thông, chia sẻ dữ liệu chưa cao.

Với yêu cầu đặt ra, trong giai đoạn 2026 - 2030 cần ưu tiên nguồn lực để thực hiện các nhiệm vụ trọng tâm như xây dựng cơ sở dữ liệu ngành; nâng cấp hệ thống công nghệ thông tin, giám sát, điều hành; đầu tư phương tiện, trang thiết bị kỹ thuật phục vụ tuần tra, kiểm tra, tìm kiếm cứu nạn và ứng phó sự cố môi trường; đào tạo, phát triển nguồn nhân lực; triển khai các nhiệm vụ hợp tác quốc tế, nghiên cứu khoa học và chuyển đổi xanh trong hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa. Dự kiến tổng nhu cầu kinh phí phục vụ triển khai thi hành Bộ luật trong giai đoạn đầu khoảng từ 800 - 1.200 tỷ đồng, bao gồm: khoảng 250 - 350 tỷ đồng để xây dựng, nâng cấp hệ thống cơ sở dữ liệu, hạ tầng số và hệ thống công nghệ thông tin; khoảng 300 - 500 tỷ đồng để đầu tư phương tiện, trang thiết bị kỹ thuật phục vụ công tác quản lý chuyên ngành, tuần tra, kiểm tra, bảo đảm an toàn, tìm kiếm cứu nạn và ứng phó sự cố môi trường; khoảng 100 - 150 tỷ đồng phục vụ đào tạo, tập huấn, phát triển nguồn nhân lực; khoảng 150 - 200 tỷ đồng để nâng cấp cơ sở vật chất, trang thiết bị làm việc, hệ thống điều hành và triển khai các nhiệm vụ hợp tác quốc tế, nghiên cứu khoa học, chuyển đổi xanh. Đối với các chính sách quy định tại Chương II dự thảo, phần kinh phí thực hiện sẽ được lượng hóa khi xây dựng văn bản quy định chi tiết, chương trình hoặc dự án cụ thể và được tổng hợp trong kế hoạch tài chính, ngân sách theo quy định.

- Nguồn kinh phí thực hiện được bố trí từ ngân sách nhà nước theo phân cấp ngân sách hiện hành; nguồn vốn đầu tư công trung hạn; nguồn xã hội hóa; nguồn viện trợ, hỗ trợ kỹ thuật quốc tế và các nguồn hợp pháp khác.

2. Dự kiến thời gian trình thông qua Bộ luật

2.1. Theo Nghị quyết số 105/2025/NQ-UBTVQH15 ngày 26/9/2025 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, hồ sơ dự án Bộ luật trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội vào tháng 7/2026 và trình Quốc hội xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ hai, Quốc hội khóa XVI (tháng 10/2026). Tuy nhiên, do dự án Bộ luật được xây dựng trên cơ sở hợp nhất Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, với nội dung phức tạp, phạm vi điều chỉnh rộng, liên quan đến nhiều chủ thể, phương thức quản lý và quan hệ pháp luật khác nhau; có số lượng điều khoản lớn, nhiều nội dung kỹ thuật, chuyên ngành sâu, liên quan và giao thoa với nhiều lĩnh vực pháp luật như đầu tư, đầu tư công, tài sản công, quy hoạch, xây dựng, môi trường, quốc phòng, an ninh, khoa học công nghệ,...; đồng thời liên quan đến việc thực hiện nhiều điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên trong lĩnh vực hàng hải, lao động hàng hải, an toàn, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường, tạo thuận lợi thương mại, vận tải quốc tế. Vì vậy, để đảm bảo chất lượng dự án Bộ luật khi được ban hành, Chính phủ kính trình Quốc hội khóa XVI cho ý kiến tại Kỳ họp thứ hai (tháng 10 năm 2026) và xem xét thông qua tại Kỳ họp thứ ba (tháng 5 năm 2027).

2.2. Theo khoản 1 Điều 32 Luật Tổ chức Chính phủ năm 2025, khoản 1 Điều 54 Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2025 và khoản 2 Điều 11 Nghị quyết số 190/2025/QH15, các quy định chịu tác động của việc sắp xếp tổ chức bộ máy, phân định thẩm quyền, phân cấp, phân quyền sẽ hết hiệu lực trước ngày 01/3/2027. Theo đó, một số điều khoản của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 đã được điều chỉnh bởi Nghị định số 140/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025 của Chính phủ về phân định thẩm quyền của chính quyền địa phương 02 cấp trong lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng, Nghị định số 144/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025 của Chính phủ quy định về phân quyền, phân cấp trong lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng, Nghị quyết số 66.17/2026/NQ-CP, Nghị quyết số 66.18/2026/NQ-CP về cắt giảm, sửa đổi ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện, phân quyền, cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh sẽ hết hiệu lực trước ngày 01/3/2027 (gồm các điều, khoản: khoản 5 Điều 45, khoản 2 Điều 75, khoản 1 Điều 82, khoản 4 Điều 82a, khoản 3 Điều 102, khoản 5 Điều 108, Điều 242, Điều 257, ... của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015; khoản 4 Điều 16, khoản 3 Điều 10, khoản 2 Điều 35a, khoản 2 Điều 77... của Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, được sửa đổi, bổ sung năm 2014).

Do đó, trong trường hợp Quốc hội xem xét, thông qua dự án Bộ luật tại Kỳ họp thứ 3 (tháng 5/2027) thì trong thời gian từ ngày 01/3/2027 đến ngày Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam được thông qua và có hiệu lực sẽ phát sinh khoảng trống đối với các nội dung của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, được sửa đổi, bổ sung năm 2014 đang được áp dụng theo cơ chế phân định thẩm quyền, phân quyền, cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh tạm thời. Vì vậy, để đảm bảo không có khoảng trống pháp luật, Chính phủ đề xuất Quốc hội ban hành Nghị quyết cho phép kéo dài thời gian áp dụng các nội dung của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 tại Nghị định số 140/2025/NĐ-CP, Nghị định số 144/2025/NĐ-CP, Nghị quyết số 66.17/2026/NQ-CP; Nghị quyết số 66.18/2026/NQ-CP.

Trên đây là Tờ trình hồ sơ dự án Bộ luật, Chính phủ xin kính trình Quốc hội xem xét, quyết định./.

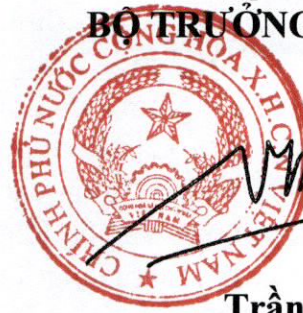
Xin gửi kèm theo Tờ trình:

(1) Dự thảo Bộ luật; (2) Báo cáo tổng kết thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 và các sửa đổi, bổ sung; (3) 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; (4) Bản đánh giá về thủ tục hành chính, việc phân quyền, phân cấp, việc ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số, việc bảo đảm bình đẳng giới, chính sách dân tộc; (5) Bản so sánh dự thảo với Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 và các sửa đổi, bổ sung; (6) Bản tổng hợp ý kiến, tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý đối với hồ sơ dự án Bộ luật; (7) Báo cáo thẩm định hồ sơ dự án Bộ luật; (8) 02 Văn bản rà soát sau thẩm định của Bộ Tư pháp đối với dự án Bộ luật; (9) Báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định và

ý kiến rà soát dự án Bộ luật; (10) Báo cáo tiếp thu, giải trình kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và ý kiến thẩm tra sơ bộ của Ủy ban Pháp luật và Tư pháp của Quốc hội về Dự án Bộ luật; (11) Nghị quyết số 77/NQ-CP ngày 01/4/2026 của Chính phủ thông qua chính sách Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam; (12) Ý kiến bằng văn bản của các cơ quan; (13) Các tài liệu khác có liên quan.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ;
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban Pháp luật và Tư pháp;
- Văn phòng Quốc hội;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ;
- Bộ Xây dựng;
- VPCP: BTCN, các PCN; Trợ lý TTg;
- Các Vụ: TH, KTTH, PL, KGVX, NN, NC;
- Lưu: VT, CN (02).



**TM. CHÍNH PHỦ
TUQ. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG**

Trần Hồng Minh