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

Hà Nội, ngày 28 tháng 9 năm 2026

BẢN ĐÁNH GIÁ 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, BẢO ĐẢM BÌNH ĐẲNG GIỚI, VIỆC THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH DÂN TỘC TRONG DỰ ÁN BỘ LUẬT HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY VIỆT NAM (SỬA ĐỔI)

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Xây dựng đã tiến hành đánh giá 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 trong dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi). Kết quả như sau:

I. TỔ CHỨC THỰC HIỆN ĐÁNH GIÁ

1. Bối cảnh xây dựng dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi)

1.1. Bối cảnh quốc tế

a) Về chính trị:

- Đối với hoạt động hàng hải: thời gian qua, hoạt động hàng hải quốc tế chịu ảnh hưởng nặng nề từ các cuộc xung đột chính trị như Nga - Ukraine, khủng hoảng Houthi tại Biển Đỏ, thậm chí, tuyến hàng hải trọng yếu như kênh đào Suez có lúc bị gián đoạn. Đầu tháng 3 năm 2026 cuộc khủng hoảng và xung đột tại eo biển Hormuz bắt đầu leo thang nghiêm trọng từ cuộc xung đột chính trị giữa Mỹ - Iran, hậu quả là thời gian vận chuyển tăng lên, chi phí vận hành cao hơn, giá cước biến động mạnh và rủi ro an ninh đối với tàu biển gia tăng. Điều này cũng kéo theo sự tăng trưởng chậm lại tại các nền kinh tế lớn như Mỹ, EU, làm giảm nhu cầu tiêu dùng, dẫn đến sụt giảm sản lượng hàng hóa vận chuyển. Đồng thời, chi phí vận tải biển vẫn còn cao do ảnh hưởng kéo dài từ khủng hoảng chuỗi cung ứng và thiếu hụt thuyền viên sau đại dịch COVID-19. Tình trạng thiếu container, giá nhiên liệu tăng và bất ổn thị trường càng làm ngành hàng hải gặp khó khăn. Bên cạnh đó, căng thẳng thương mại Mỹ - Trung cũng tái cấu trúc lại các tuyến thương mại, làm dịch chuyển nguồn cung và hàng hóa đến các quốc gia ASEAN, trong đó có Việt Nam.

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

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

b) Về công nghệ:

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

c) Pháp luật quốc tế:

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

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

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

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

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

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

1.2. Bối cảnh trong nước

(1) Trước bối cảnh quốc tế có nhiều biến động, Việt Nam vẫn tiếp tục giữ vững ổn định chính trị - xã hội, đồng thời duy trì đà phục hồi kinh tế sau đại dịch COVID19 và những đợt thiên tai khốc liệt. Tuy nhiên, nền kinh tế vẫn phải chịu áp lực lớn từ lạm phát toàn cầu, biến động giá nguyên liệu và sự suy giảm từ các thị trường xuất khẩu chủ lực như Mỹ, EU, Trung Quốc.

Kể từ khi Nghị quyết 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 được ban hành, Việt Nam đã xác định rõ mục tiêu trở thành quốc gia mạnh về biển, giàu lên từ biển, trong đó ngành hàng hải là một trong 6 lĩnh vực kinh tế biển mũi nhọn. Đây là một chủ trương lớn góp phần thúc đẩy các tổ chức, cá nhân đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và logistics hàng hải.

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

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

(2) Đồng thời, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 (Bộ luật HHVN) được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua tại kỳ họp thứ 10, Quốc hội XIII ngày 25/11/2015 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2017 gồm: 20 chương, 341 điều, điều chỉnh hoạt động hàng hải như tàu biển, thuyền viên, cảng biển, cảng cạn, vận tải biển, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường và quản lý nhà nước hàng hải. Sau 08 năm triển khai thực hiện, Bộ luật HHVN đã thực sự khẳng định được vai trò là văn bản pháp lý trung tâm của hệ thống pháp luật hàng hải, giữ vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về hàng hải; góp phần thúc đẩy tiến trình phát triển, hội nhập của lĩnh vực hàng hải Việt Nam, ngành giao thông vận tải nói riêng và nền kinh tế quốc dân nói chung trong tình hình mới. Tuy nhiên, cùng với sự phát triển nhanh, mạnh của nền kinh tế - xã hội, cũng như xu thế mở rộng quan hệ quốc tế, đến nay, Bộ luật HHVN đã xuất hiện những tồn tại, bất cập cần nghiên cứu, điều chỉnh cho phù hợp với tình hình phát triển của đất nước.

Đối với Luật Giao thông đường thuỷ nội địa (Luật GTĐTNĐ): Luật GTĐTNĐ được Quốc hội thông qua ngày 15/6/2004 và tiếp tục được sửa đổi, bổ

sung năm 2014 với 10 Chương, 112 Điều là cơ sở pháp lý quan trọng trong việc tổ chức quản lý hoạt động giao thông vận tải đường thuỷ nội địa trong phạm vi cả nước. Sau hơn 20 năm thực hiện, Luật GTĐTNĐ đã tạo hành lang pháp lý cho hoạt động đường thủy nội địa của Việt Nam; thể chế hóa kịp thời các chủ trương, chính sách của Đảng về phát triển lĩnh vực đường thủy nội địa, đảm bảo phát huy vai trò và thế mạnh của lĩnh vực này đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; đảm bảo sự tham gia bình đẳng của các thành phần kinh tế, sự cạnh tranh lành mạnh trong lĩnh vực đường thủy nội địa. Tuy nhiên, cũng như Bộ luật HHVN, đến nay, qua quá trình tổng kết thi hành cho thấy, Luật GTĐTNĐ đã bộc lộ những những tồn tại, bất cập cần nghiên cứu, điều chỉnh cho phù hợp với tình hình phát triển của đất nước.

(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; 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 (tại Nghị quyết Chính phủ giao Bộ Xây dựng nghiên cứu đề xuất sửa đổi Luật GTĐTNĐ), Bộ Xây dựng đã rà soát, hệ thống hóa các văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành trong lĩnh vực hàng hải, đường thủy nội địa, theo đó: tổng số văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực hàng hải hiện nay là 133 văn bản (bao gồm: 01 Bộ Luật, 01 Pháp lệnh, 14 Nghị định và 107 Thông tư), trong lĩnh vực đường thủy nội địa hiện nay là 90 văn bản (bao gồm: 02 Luật, 18 Nghị định, Quyết định của Thủ tướng Chính phủ và 70 Thông tư).

Tổng quan cho thấy, hiện nay, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành của 02 lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa 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, hợp nhất, pháp điển, theo dõi thi hành văn bản.

Ngoài ra, ngày 25/02/2025, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 33/2025/NĐ-CP quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng, trong đó, giao Bộ Xây dựng thực hiện chức năng quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không dân dụng trong phạm vi cả nước. Trên cơ sở Nghị định số 33/2025/NĐ-CP, Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã ban hành Quyết định số 08/QĐ-BXD ngày 01/3/2025 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (trên cơ sở sáp nhập Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đường thủy nội địa Việt Nam), theo đó, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam là tổ chức trực thuộc Bộ Xây dựng thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ

trưởng Bộ Xây dựng quản lý nhà nước và tổ chức thực thi pháp luật chuyên ngành hàng hải và giao thông đường thủy nội địa trong phạm vi cả nước. Quyết định số 12/QĐ-BXD ngày 01/3/2025 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Đăng kiểm Việt Nam, theo đó, Cục Đăng kiểm Việt Nam là tổ chức trực thuộc Bộ Xây dựng, thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng quản lý nhà nước về đăng kiểm theo quy định của pháp luật.

Hiện nay, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 24/2026/NQ-CP ngày 29/4/2026 cắt giảm, phân cấp, đơn giản hóa thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh lĩnh vực quốc phòng, nội vụ, tài chính, xây dựng, ngoại giao, tư pháp, ngân hàng nhằm tháo gỡ rào cản thể chế, giảm thiểu đáng kể thời gian và chi phí tuân thủ.

Trên cơ sở nói trên, việc nghiên cứu, thu gọn hệ thống văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành từ 03 bộ luật, luật và 02 hệ thống văn bản hướng dẫn thi hành về 01 bộ luật và 01 hệ thống văn bản hướng dẫn thi hành là cần thiết, phù hợp với bộ máy quản lý mới, tạo thuận lợi trong quá trình tra cứu, áp dụng; phù hợp với tinh thần chỉ đạo chung của các cơ quan có thẩm quyền về đổi mới tư duy, đẩy mạnh xây dựng, hoàn thiện thể chế theo hướng tham mưu xây dựng luật chỉ quy định những vấn đề khung, những vấn đề có tính nguyên tắc.

Với cơ sở chính trị, pháp lý và thực tiễn như trên, việc xây dựng hồ sơ chính sách Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (thay thế Bộ luật HHVN năm 2015, Luật GTĐTNĐ 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.

2. Mục đích, yêu cầu đánh giá

2.1. Mục đích đánh giá

Việc đánh giá thủ tục hành chính, phân quyền, phân cấp, ứng dụng khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, bảo đảm bình đẳng giới và chính sách dân tộc trong dự án Bộ Luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam nhằm:

- Xác định đầy đủ các thủ tục hành chính dự kiến trong dự án Bộ Luật, làm cơ sở cho việc quy định chi tiết tại văn bản dưới luật;

- Đánh giá mức độ cần thiết, tính hợp lý, tính hợp pháp của các quy định liên quan đến thủ tục hành chính;

- Đánh giá mức độ cải cách về phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về dầu khí, bảo đảm phù hợp với chủ trương của Đảng và Chính phủ;

- Đánh giá khả năng ứng dụng khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong tổ chức thực hiện các hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa;

- Bảo đảm lồng ghép các yêu cầu về bình đẳng giới, chính sách dân tộc trong quá trình xây dựng và thực thi chính sách.

2.2. Yêu cầu đánh giá

- Thực hiện rà soát các thủ tục hành chính (TTHC) dự kiến sẽ ban hành mới, TTHC sẽ được sửa đổi, bổ sung hoặc bãi bỏ trong dự án Bộ luật. Nghiên cứu, xem xét về sự cần thiết, tính hợp lý, tính hợp pháp của TTHC để cân nhắc, lựa chọn phương án, giải pháp tối ưu cho việc ban hành mới hoặc sửa đổi, bổ sung TTHC.

- Rà soát nội dung dự án Bộ luật, xác định các nội dung phân quyền, phân cấp trong thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong hoạt động. Việc phân quyền, phân cấp phải bảo đảm rõ chủ thể, nội dung, phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn, công khai theo quy định của Hiến pháp và pháp luật.

- Rà soát nội dung dự án Bộ luật, xác định các nội dung liên quan đến vấn đề bình đẳng giới, thực hiện chính sách dân tộc, trên cơ sở đó đánh giá, xem xét yêu cầu về nội dung và trình tự, thủ tục quy định tại Điều 21 Luật Bình đẳng giới, Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản pháp luật liên quan về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong xây dựng văn bản quy phạm pháp luật.

- Bảo đảm tính khả thi, đồng bộ trong hệ thống pháp luật và phù hợp với đặc thù hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa.

II. KẾT QUẢ ĐÁNH GIÁ

1. Đánh giá tác động thủ tục hành chính

Dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi) không quy định đầy đủ TTHC theo nghĩa hoàn chỉnh mà chỉ xác định tên TTHC và thẩm quyền giải quyết, đồng thời giao Chính phủ quy định chi tiết về hồ sơ, trình tự, thủ tục. Cách tiếp cận này phù hợp với chủ trương của Đảng về xây dựng pháp luật theo hướng quy định khung, phân định rõ thẩm quyền giữa Quốc hội và Chính phủ, bảo đảm tính linh hoạt, khả thi và giảm tải quy định hành chính ở cấp luật, phù hợp với Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

1.1. Số TTHC quy định tại Bộ luật Hàng hải năm 2015 và Luật Giao thông đường thuỷ nội địa năm 2004 là 168 TTHC *(bao gồm 158 TTHC lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa và 10 TTHC lĩnh vực đăng kiểm)*.

- Số TTHC dự kiến ban hành mới: 01 TTHC;

- Số TTHC được bãi bỏ: 53 THHC;

- Tổng số TTHC dự kiến tại dự thảo Bộ luật: 114 TTHC.

Chi tiết theo các Phụ lục gửi kèm theo.

1.2. Đánh giá sự cần thiết, tính hợp lý, tính hợp pháp trong dự thảo văn bản quy phạm pháp luật.

Theo đó, so với quy định hiện hành, dự thảo Bộ luật thực hiện bãi bỏ 53 thủ tục hành chính. Các thủ tục hành chính trong lĩnh vực hàng hải và thủy nội địa đã được rà soát, cắt giảm, đơn giản hóa thường xuyên trong thời gian qua theo các chương trình cải cách thủ tục hành chính của Chính phủ và Bộ Xây dựng.

Đối với các TTHC trong dự thảo Bộ luật chủ yếu kế thừa nội dung hiện

hành; đồng thời tiếp tục thực hiện theo hướng phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương trong tổ chức thực hiện, phù hợp với đặc thù quản lý.

Tại dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi) quy định một số khái niệm mới để đồng bộ, thống nhất các khái niệm trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa. Theo đó, các TTHC trong dự thảo Bộ luật sẽ được đổi tên để đảm bảo đồng bộ, thống nhất với nội dung quy định tại Bộ luật.

Việc đánh giá chi phí tuân thủ đối với các TTHC và các yếu tố cấu thành TTHC sẽ được thực hiện trong quá trình xây dựng các văn bản quy định chi tiết, bảo đảm phù hợp với thực tiễn quản lý và yêu cầu cải cách thủ tục hành chính. Số lượng và tên gọi thủ tục hành chính có thể được tiếp tục rà soát để bãi bỏ, sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện trong quá trình xây dựng các văn bản hướng dẫn thi hành Bộ luật.

2. Việc phân quyền, phân cấp

Trên cơ sở kế thừa các quy định hiện hành và định hướng đổi mới công tác quản lý nhà nước, dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi) đã có những sửa đổi, bổ sung theo hướng tăng cường phân cấp, phân quyền và giao quyền, đồng thời giao Chính phủ quy định chi tiết để bảo đảm tính linh hoạt trong tổ chức thực hiện, phù hợp với chủ trương của Đảng và Chính phủ về cải cách hành chính, nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước.

Thứ nhất, dự thảo Bộ luật xác định rõ nguyên tắc phân định thẩm quyền giữa các cấp, theo đó: Chính phủ thực hiện chức năng quản lý nhà nước thống nhất và ban hành quy định chi tiết; Bộ Xây dựng thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy; Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam và các đơn vị trực thuộc tổ chức thực hiện, giải quyết các thủ tục hành chính và nhiệm vụ chuyên môn; đồng thời phân cấp mạnh cho các cơ quan quản lý nhà nước tại địa phương trong việc quản lý phương tiện, hoạt động khai thác, vận hành theo thẩm quyền.

Thứ hai, dự thảo Bộ luật thực hiện chuyển một số thẩm quyền từ cấp Chính phủ xuống Bộ Xây dựng, từ Bộ Xây dựng xuống Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam và các đơn vị trực thuộc, cũng như từ Trung ương xuống cơ quan địa phương, đặc biệt đối với các nội dung mang tính kỹ thuật, chuyên ngành và thủ tục hành chính thường xuyên, qua đó rút ngắn thời gian giải quyết, tăng tính chủ động trong tổ chức thực hiện.

Thứ ba, dự thảo thiết lập cơ chế tổ chức thực hiện theo hướng rõ trách nhiệm giữa các cấp quản lý, giảm chồng chéo trong thực thi nhiệm vụ; trong đó cơ quan quản lý nhà nước ở Trung ương tập trung vào xây dựng chính sách, ban hành quy định và kiểm tra, giám sát; các cơ quan trực thuộc và địa phương trực tiếp tổ chức thực hiện.

Thứ tư, việc phân cấp, phân quyền được thực hiện linh hoạt theo tính chất của từng lĩnh vực quản lý (tàu biển, phương tiện thủy nội địa, đăng ký, khai thác, an toàn…), bảo đảm vừa tăng tính chủ động cho cơ quan thực thi, vừa duy trì cơ

chế kiểm tra, giám sát thống nhất.

Nhìn chung, dự thảo Bộ luật chuyển mạnh từ mô hình quản lý tập trung sang mô hình phân cấp, phân quyền gắn với kiểm soát, góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước, cải cách thủ tục hành chính và tạo thuận lợi cho tổ chức, cá nhân trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa.

3. Việc bảo đảm bình đẳng giới

Việc xây dựng dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam bảo đảm tuân thủ các nguyên tắc về bình đẳng giới theo quy định của pháp luật, không phân biệt đối xử về giới trong việc tham gia, thực hiện và thụ hưởng các quyền, nghĩa vụ liên quan đến hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa.

Về nội dung, các quy định của dự thảo Bộ luật được thiết kế theo hướng trung tính về giới, áp dụng chung đối với mọi tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, bao gồm chủ tàu, thuyền viên, người lao động và các chủ thể có liên quan. Dự thảo không đặt ra các điều kiện, tiêu chuẩn hoặc hạn chế mang tính phân biệt giới, đồng thời bảo đảm cơ hội tiếp cận bình đẳng đối với các nguồn lực, dịch vụ và thủ tục hành chính.

Bên cạnh đó, các quy định về an toàn lao động, điều kiện làm việc, đào tạo, cấp chứng chỉ chuyên môn, quản lý thuyền viên… được xây dựng theo hướng bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của người lao động, phù hợp với các nguyên tắc về bình đẳng giới và bảo vệ lao động, trong đó có lao động nữ.

Về các yếu tố ảnh hưởng, trong quá trình triển khai thi hành Bộ luật, vấn đề bình đẳng giới có thể chịu tác động bởi đặc thù của lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, là lĩnh vực có tỷ lệ lao động nam chiếm ưu thế, điều kiện làm việc đặc thù, yêu cầu cao về thể lực, thời gian làm việc dài ngày trên biển hoặc sông nước. Tuy nhiên, các yếu tố này mang tính đặc thù nghề nghiệp, không xuất phát từ quy định pháp luật.

Nhìn chung, dự thảo Bộ luật không phát sinh vấn đề về bất bình đẳng giới; đồng thời góp phần bảo đảm thực hiện các nguyên tắc bình đẳng giới trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa, phù hợp với quy định của pháp luật về bình đẳng giới và các chính sách của Nhà nước.

4. Việc ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số

Về xây dựng dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi) đáp ứng đối với việc ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học công nghệ và chuyển đổi số, hiện nay đã triển khai các nền tảng như hệ thống Cổng dịch vụ công quốc gia và Hệ thống thông tin giải quyết thủ tục hành chính tập trung của Bộ Xây dựng để giải quyết các TTHC lĩnh vực hàng hải và đường thuỷ bao gồm lưu trữ các cơ sở dữ liệu chuyên ngành (đăng kiểm, tàu thuyền, thuyền viên).

Ưu tiên bố trí nguồn lực từ ngân sách nhà nước và các nguồn hợp pháp khác để xây dựng, duy trì và nâng cấp cơ sở dữ liệu chuyên ngành hàng hải và giao thông đường thủy nội địa; hình thành hệ thống cơ sở dữ liệu số thống nhất, đồng

bộ, liên thông với cơ sở dữ liệu quốc gia và các cơ sở dữ liệu chuyên ngành có liên quan.

Khuyến khích doanh nghiệp vận tải biển, vận tải đường thủy nội địa, doanh nghiệp khai thác cảng, tổ chức cung cấp dịch vụ hàng hải tham gia cung cấp, cập nhật dữ liệu theo chuẩn thống nhất; hỗ trợ tiếp cận công nghệ, nền tảng số, tiêu chuẩn kỹ thuật phục vụ việc kết nối, chia sẻ dữ liệu với hệ thống quản lý nhà nước.

Khuyến khích ứng dụng dữ liệu số trong quản lý phát thải khí nhà kính, sử dụng nhiên liệu, năng lượng sạch, giám sát tuân thủ các quy định bảo vệ môi trường và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; từng bước hình thành hệ thống quản lý, báo cáo, kiểm kê phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa dựa trên nền tảng số.

Đẩy mạnh ứng dụng cơ sở dữ liệu trong công tác quản lý, giám sát, điều hành hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa theo hướng quản lý rủi ro, hậu kiểm, giảm thủ tục hành chính; Sử dụng dữ liệu làm căn cứ xây dựng chiến lược, quy hoạch, chính sách phát triển hàng hải và giao thông đường thủy nội địa theo hướng xanh, thông minh và bền vững.

Nhìn chung, dự thảo Bộ luật đảm bảo thực hiện thúc đẩy phát triển khoa học công nghệ và chuyển đổi số góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước, cải cách thủ tục hành chính và tạo thuận lợi cho tổ chức, cá nhân trong hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa.

5. Việc thực hiện chính sách dân tộc

Việc xây dựng dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi) bảo đảm tuân thủ các nguyên tắc của pháp luật về chính sách dân tộc, góp phần bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của các dân tộc, không phân biệt đối xử, bảo đảm bình đẳng giữa các dân tộc trong tiếp cận và thụ hưởng các chính sách, pháp luật trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.

Về nội dung, các quy định của dự thảo Bộ luật được xây dựng theo hướng áp dụng thống nhất đối với mọi tổ chức, cá nhân, không phân biệt thành phần dân tộc; bảo đảm cơ hội bình đẳng trong tham gia hoạt động vận tải, khai thác phương tiện, tiếp cận dịch vụ và thực hiện thủ tục hành chính. Các quy định về đăng ký phương tiện, quản lý hoạt động, bảo đảm an toàn… góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế - xã hội, trong đó có khu vực vùng sâu, vùng xa, vùng có đông đồng bào dân tộc thiểu số sinh sống, nơi hoạt động vận tải đường thủy nội địa có vai trò quan trọng.

Dự thảo Bộ luật không có quy định riêng biệt liên quan đến chính sách dân tộc; tuy nhiên, thông qua việc hoàn thiện thể chế, cải cách thủ tục hành chính, phân cấp, phân quyền cho địa phương, đã góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước và tạo điều kiện thuận lợi hơn cho người dân, trong đó có đồng bào dân tộc thiểu số, trong việc tiếp cận và thực hiện các quyền, nghĩa vụ theo quy định pháp luật.

Về các yếu tố ảnh hưởng, việc triển khai thi hành Bộ luật có thể chịu tác

động bởi điều kiện kinh tế - xã hội, hạ tầng giao thông, trình độ dân trí và khả năng tiếp cận thông tin của người dân tại một số vùng khó khăn, vùng đồng bào dân tộc thiểu số. Tuy nhiên, các yếu tố này mang tính khách quan, không xuất phát từ quy định của dự thảo Bộ luật.

Nhìn chung, dự thảo Bộ luật không phát sinh vấn đề về chính sách dân tộc; đồng thời góp phần bảo đảm thực hiện nguyên tắc bình đẳng giữa các dân tộc, hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội, củng cố khối đại đoàn kết toàn dân tộc, phù hợp với chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước.

Trên đây là bản đánh giá 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 trong dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (sửa đổi)./.

Phụ lục
DANH MỤC THỦ TỤC HÀNH CHÍNH TẠI DỰ THẢO BỘ LUẬT HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY VIỆT NAM (SỬA ĐỔI)

STT	Tên TTHC	Ghi chú
Dự kiến số lượng TTHC lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa giữ nguyên so với quy định hiện hành (104 TTHC)		
1	Chấm dứt hoạt động tàu lặn.	
2	Chấp thuận vùng hoạt động tàu lặn.	
3	Phê duyệt Phương án đưa tàu lặn vào hoạt động.	
4	Cấp Giấy phép vận tải nội địa cho tàu nước ngoài.	
5	Cấp Giấy phép vận tải qua biên giới.	
6	Chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước tại vùng nước trên tuyến đường thủy nội địa, vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải.	
7	Đăng ký phương tiện hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước lần đầu.	
8	Xóa đăng ký phương tiện hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước.	
9	Đăng ký vận tải hành khách cố định trên tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo.	
10	Phê duyệt phương án vận tải hàng hóa siêu trường, hàng hóa siêu trọng.	
11	Chấp thuận hoạt động khảo sát, thăm dò, xây dựng công trình, thiết lập vành đai an toàn của công trình hoặc các hoạt động khác trên tuyến hàng hải trong lãnh hải Việt Nam.	
12	Xác nhận trình báo đường thủy nội địa hoặc trình báo đường thủy nội địa bổ sung.	
13	Phê duyệt đánh giá an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài.	
14	Xác nhận hàng năm Giấy chứng nhận phù hợp an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài.	
15	Phê duyệt kế hoạch an ninh và cấp giấy chứng nhận phù hợp an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài.	
16	Phê duyệt phương án trục vớt tài sản chìm đắm.	
17	Xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải.	
18	Cấp Giấy chứng nhận phù hợp của cảng biển.	

19	Thẩm định, phê duyệt đánh giá an ninh cảng biển.	
20	Xác nhận hàng năm Giấy chứng nhận phù hợp của cảng biển.	
21	Thủ tục cấp Giấy chứng nhận cơ sở đủ Điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa.	
22	Cấp Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải.	
23	Cấp Giấy xác nhận phù hợp về tuyển dụng, cung ứng thuyền viên hàng hải.	
24	Xóa đăng ký phương tiện.	
25	Cấp, cấp lại, chuyển đổi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn.	
26	Đăng ký và cấp Sổ thuyền viên.	
27	Cấp lại Sổ thuyền viên.	
28	Đăng ký tàu biển không thời hạn.	
29	Đăng ký tàu biển có thời hạn.	
30	Cấp Giấy phép tạm thời cho tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam.	
31	Đăng ký tàu biển tạm thời.	
32	Đăng ký tàu biển đang đóng.	
33	Đăng ký tàu biển loại nhỏ.	
34	Xóa đăng ký.	
35	Cấp Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thủy thủ trực ca, thợ máy trực ca, thợ kỹ thuật điện; Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn cho thuyền viên Việt Nam đã có Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn do cơ quan có thẩm quyền nước ngoài cấp.	
36	Cấp Giấy công nhận Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn.	
37	Cấp Giấy xác nhận việc cấp Giấy chứng nhận vô tuyến điện viên hệ GMDSS hạng tổng quát (GOC), Giấy chứng nhận vô tuyến điện viên hệ GMDSS hạng hạn chế (ROC) và Giấy chứng nhận huấn luyện nghiệp vụ trên tàu chở dầu, tàu hóa chất hoặc khí ga hóa lỏng (GCNHLNVĐB).	
38	Cấp Giấy chứng nhận huấn luyện viên chính.	
39	Cấp lại Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, Giấy xác nhận việc cấp Giấy Chứng nhận, Giấy công nhận Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, Giấy chứng nhận huấn luyện viên chính.	

40	Mở khóa đào tạo bồi dưỡng nghiệp vụ và cấp Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn sỹ quan, thuyền trưởng, máy trưởng.	
41	Cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu (CLC 1992).	
42	Cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu nhiên liệu 2001 (BCC).	
43	Cấp Bản công bố phù hợp Lao động hàng hải Phần I.	
44	Công bố khu vực, địa điểm tiếp nhận chất nạo vét trên bờ.	
45	Chấp thuận đề xuất thực hiện nạo vét luồng hàng hải, đường thủy nội địa quốc gia.	
46	Chấp thuận đề xuất thực hiện nạo vét đường thủy nội địa địa phương.	
47	Thủ tục lấy ý kiến về nội dung liên quan đến đường thủy nội địa đối với công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và các hoạt động trên đường thủy nội địa.	
48	Công bố đóng luồng đường thủy nội địa khi không có nhu cầu khai thác, sử dụng.	
49	Chấp thuận phương án bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa.	
50	Công bố hạn chế giao thông đường thủy nội địa.	
51	Công bố mở luồng đường thuỷ nội địa.	
52	Cho ý kiến về thông số kỹ thuật xây dựng bến khách ngang sông, kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa phục vụ thi công công trình, dự án và bến dân sinh.	
53	Thủ tục cho ý kiến đối với phương án thiết lập báo hiệu đường thủy nội địa.	
54	Công bố mở cảng thủy nội địa.	
55	Cho ý kiến về sự phù hợp quy hoạch và thông số kỹ thuật xây dựng đường thủy nội địa.	
56	Cho ý kiến về sự phù hợp quy hoạch và thông số kỹ thuật xây dựng khu neo đậu.	
57	Thủ tục điện tử đối với phương tiện thủy nội địa Việt Nam, Campuchia xuất cảnh rời cảng thủy nội địa Việt Nam.	
58	Thủ tục điện tử đối với phương tiện thủy nội địa Việt Nam, Campuchia nhập cảnh vào cảng thủy nội địa Việt Nam.	
59	Chấp thuận khu vực, địa điểm tiếp nhận chất nạo vét trên bờ, nhận chìm ở biển.	
60	Tàu biển hoạt động tuyến nội địa có chở hàng nhập khẩu, hàng quá cảnh hoặc có hành khách	

	hoặc thuyền viên mang quốc tịch nước ngoài vào cảng và tàu biển nước ngoài đã nhập cảnh sau đó vào cảng biển khác của Việt Nam.	
61	Tàu biển hoạt động tuyến nội địa có chở hàng nhập khẩu, hàng quá cảnh hoặc có hành khách hoặc thuyền viên mang quốc tịch nước ngoài rời cảng biển và tàu biển đã nhập cảnh sau đó rời cảng để đến cảng biển khác của Việt Nam có chở hàng nhập khẩu, hàng quá cảnh có hành khách hoặc thuyền viên mang quốc tịch nước ngoài.	
62	Công bố mở cảng cạn và công bố mở cảng cạn đối với điểm thông quan hàng hóa đã có chủ trương chuyển thành cảng cạn.	
63	Phê duyệt phương án bảo đảm an toàn hàng hải.	
64	Công bố cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi.	
65	Công bố đưa luồng hàng hải vào sử dụng đối với trường hợp luồng hàng hải công bố sau thời điểm công bố mở cảng biển hoặc luồng hàng hải được đầu tư mới, công bố lại do điều chỉnh, mở rộng, nâng cấp.	
66	Công bố mở bến cảng, cầu cảng, bến phao và các khu nước, vùng nước hoặc đưa bến cảng, cầu cảng vào khai thác tạm.	
67	Chấp thuận thiết lập báo hiệu hàng hải.	
68	Chấp thuận tiến hành các hoạt động trong vùng nước cảng biển và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải/Cảng vụ đường thuỷ nội địa.	
69	Thủ tục đến cảng biển đối với tàu thuyền nước ngoài có động cơ chạy bằng năng lượng hạt nhân hoặc tàu vận chuyển chất phóng xạ.	
70	Thủ tục đến cảng biển đối với tàu thuyền nước ngoài thực hiện các hoạt động về nghiên cứu khoa học, nghề cá, cứu hộ, trục vớt tài sản chìm đắm, lai dắt hỗ trợ trong vùng nước cảng biển, huấn luyện, văn hóa, thể thao, lắp đặt, xây dựng công trình biển, công trình ngầm, phục vụ khảo sát, thăm dò, khai thác tài nguyên, dịch vụ sửa chữa, đóng mới và các hoạt động về môi trường trong vùng biển Việt Nam.	
71	Tàu thuyền có trọng tải từ 200 tấn trở xuống, mang cờ quốc tịch của quốc gia có chung đường biên giới với Việt Nam nhập cảnh, xuất cảnh tại khu vực biên giới của Việt Nam và quốc gia đó.	
72	Gia hạn thời gian lưu lại lãnh thổ Việt Nam cho phương tiện vận tải thủy của Campuchia.	

73	Công bố mở, cho phép hoạt động tại vùng nước khác không thuộc vùng nước trên tuyến đường thủy nội địa, vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải, được đánh dấu, xác định vị trí bằng phao hoặc cờ hiệu có màu sắc dễ quan sát.	
74	Đóng, không cho phép hoạt động tại vùng nước khác không thuộc vùng nước trên tuyến đường thủy nội địa, vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải, được đánh dấu, xác định vị trí bằng phao hoặc cờ hiệu có màu sắc dễ quan sát.	
75	Cấp Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hoa tiêu hàng hải.	
76	Thỏa thuận việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển tạm thời.	
77	Cho ý kiến đối với dự án xây dựng công trình trong vùng nước cảng biển và các công trình khác xây dựng trong vùng nước cảng biển.	
78	Thỏa thuận vị trí, thông số kỹ thuật chi tiết cảng biển, bến cảng, cầu cảng, luồng hàng hải.	
79	Cấp Giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải đối với hoa tiêu hàng hải chuyển vùng hoạt động; hoa tiêu hàng hải dẫn tàu trên tuyến mới trong vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải.	
80	Tàu biển quá cảnh.	
81	Tàu biển đang đóng hoặc sửa chữa, hoán cải chạy thử.	
82	Đăng ký lại phương tiện trong trường hợp chủ phương tiện thay đổi trụ sở hoặc nơi đăng ký hộ khẩu thường trú của chủ phương tiện sang đơn vị hành chính cấp tỉnh khác.	
83	Đăng ký lại phương tiện trong trường hợp chuyển từ cơ quan đăng ký khác sang cơ quan đăng ký phương tiện thủy nội địa.	
84	Đăng ký lại phương tiện trong trường hợp phương tiện thay đổi tên, tính năng kỹ thuật.	
85	Đăng ký lại phương tiện trong trường hợp chuyển quyền sở hữu phương tiện nhưng không thay đổi cơ quan đăng ký phương tiện.	
86	Đăng ký lại phương tiện trong trường hợp chuyển quyền sở hữu phương tiện đồng thời thay đổi cơ quan đăng ký phương tiện.	
87	Đăng ký phương tiện lần đầu đối với phương tiện chưa khai thác trên đường thủy nội địa.	
88	Đăng ký phương tiện lần đầu đối với phương tiện đang khai thác trên đường thủy nội địa.	
89	Cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển.	
90	Đăng ký nội dung thay đổi thông tin ghi trong Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển.	

91	Công bố thông báo hàng hải về thiết lập mới báo hiệu hàng hải.	
92	Công bố thông báo hàng hải về việc thay đổi đặc tính, tạm ngừng, phục hồi, chấm dứt hoạt động của báo hiệu hàng hải.	
93	Thủ tục công bố thông báo hàng hải định kỳ về các thông số kỹ thuật của luồng hàng hải, vùng nước trước cầu cảng và các khu nước, vùng nước.	
94	Công bố mở khu neo đậu.	
95	Công bố thông báo hàng hải lần đầu về các thông số kỹ thuật của luồng hàng hải, vùng nước trước cầu cảng và các khu nước, vùng nước sau khi xây dựng, nạo vét duy tu, cải tạo, nâng cấp.	
96	Công bố thông báo hàng hải về khu vực thi công công trình trên biển hoặc trên luồng hàng hải.	
97	Tàu biển nhập cảnh.	
98	Tàu biển xuất cảnh.	
99	Tàu biển rời cảng dầu khí ngoài khơi và hoạt động trong vùng biển Việt Nam.	
100	Tàu biển vào cảng dầu khí ngoài khơi và hoạt động trong vùng biển Việt Nam.	
101	Tàu biển nhập cảnh tại cảng dầu khí ngoài khơi và hoạt động trong vùng biển Việt Nam.	
102	Tàu biển xuất cảnh tại cảng dầu khí ngoài khơi và hoạt động trong vùng biển Việt Nam.	
103	Tàu biển hoạt động tuyến nội địa vào cảng biển và tàu biển Việt Nam đã nhập cảnh sau đó vào cảng biển khác của Việt Nam (bao gồm cả tàu quân sự, tàu công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, thủy phi cơ, phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB và các phương tiện thủy khác không quy định tại các khoản 2, 3 Điều 72 Nghị định 58/2017/NĐ-CP).	
104	Tàu biển hoạt động tuyến nội địa rời cảng biển và tàu biển đã nhập cảnh sau đó rời cảng để đến cảng biển khác của Việt Nam (bao gồm cả tàu quân sự, tàu công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động, thủy phi cơ, phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB và các phương tiện thủy khác không quy định tại các khoản 2, 3 Điều 72 Nghị định 58/2017/NĐ-CP).	
Dự kiến số lượng TTHC lĩnh vực đăng kiểm tàu thuyền giữ nguyên so với quy định hiện hành (10 TTHC)		
105	Công nhận đăng kiểm viên phương tiện thủy nội địa trong trường hợp đặc biệt.	
106	Cấp văn bản ủy quyền cho tổ chức đăng kiểm nước ngoài kiểm định, phân cấp và cấp giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường cho tàu biển Việt Nam.	
107	Cấp Giấy chứng nhận Lao động hàng hải tạm thời.	

108	Phê duyệt Kế hoạch an ninh tàu biển theo Bộ luật ISPS.	
109	Đánh giá, cấp giấy chứng nhận phù hợp cho công ty tàu biển theo Bộ luật quản lý an toàn Quốc tế (Bộ luật ISM).	
110	Đánh giá, cấp giấy chứng nhận quản lý an toàn cho tàu biển theo Bộ luật quản lý an toàn Quốc tế cho tàu biển (Bộ luật ISM).	
111	Cấp Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển theo Bộ luật Quốc tế về an ninh tàu biển và cảng biển (Bộ luật ISPS).	
112	Phê duyệt Bản công bố phù hợp Lao động hàng hải phần II và cấp Giấy chứng nhận Lao động hàng hải.	
113	Cấp, xác nhận chu kỳ giấy chứng nhận năng lực cơ sở thử nghiệm, cung cấp dịch vụ kiểm tra, thử trang thiết bị an toàn và cơ sở chế tạo liên quan đến an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường tàu biển.	
114	Cấp giấy chứng nhận công nhận thợ hàn tàu biển.	
Dự kiến số lượng TTHC được bãi bỏ (53 TTHC)		
115	Cấp lại Giấy phép vận tải qua biên giới.	
116	Thỏa thuận nâng cấp bến thủy nội địa thành cảng thủy nội địa	
117	Nhập khẩu tàu biển đã qua sử dụng để phá dỡ	
118	Quyết định lại đưa cơ sở phá dỡ tàu biển vào hoạt động	
119	Thủ tục cấp lại Giấy xác nhận phù hợp về tuyển dụng, cung ứng thuyền viên hàng hải	
120	Cấp lại giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa	
121	Cấp lại Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải	
122	Công bố đóng cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi	
123	Công bố thông báo hàng hải về khu vực biển hạn chế hoặc cấm hoạt động hàng hải	
124	Công bố thông báo hàng hải về công trình ngầm, công trình vượt qua luồng hàng hải	
125	Đổi tên cảng cạn	
126	Chuyển đổi điểm thông quan hàng hóa xuất, nhập khẩu thành cảng cạn	
127	Trả lời sự phù hợp quy hoạch cảng cạn	

128	Quyết định đưa cơ sở phá dỡ tàu biển vào hoạt động	
129	Phê duyệt phương án phá dỡ tàu biển	
130	Cấp Giấy phép nhập khẩu tàu biển đã qua sử dụng để phá dỡ	
131	Thủ tục cho phương tiện thủy nội địa vào cảng biển (trừ phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB)	
132	Thủ tục cho phương tiện thủy nội địa rời cảng biển (trừ phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB)	
133	Đổi tên cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao và khu nước, vùng nước, cảng dầu khí ngoài khơi đã được công bố	
134	Đề nghị thiết lập kết cấu hạ tầng cảng biển tạm thời	
135	Chấp thuận tiến hành tháo bỏ niêm phong hoặc việc bơm thải các chất thải, nước bẩn qua những van hoặc thiết bị của tàu thuyền	
136	Tạm dừng hoạt động, đóng cảng cạn	
137	Công bố đóng bến cảng, cầu cảng, bến phao và khu nước, vùng nước	
138	Chấp thuận đặt tên tàu biển	
139	Cấp lại Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hoa tiêu hàng hải	
140	Đưa báo hiệu hàng hải vào sử dụng	
141	Gia hạn hoạt động của kết cấu hạ tầng cảng biển tạm thời	
142	Cấp lại Giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển	
143	Cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển	
144	Cấp lại Giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải	
145	Công bố cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài tại cảng thủy nội địa đã được công bố hoạt động	
146	Công bố hoạt động cảng thủy nội địa trường hợp không còn nhu cầu tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài	
147	Công bố đóng khu neo đậu	
148	Công bố đóng cảng, bến thủy nội địa	
149	Gia hạn hoạt động cảng, bến thủy nội địa	

150	Đổi tên cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu	
151	Công bố lại hoạt động cảng thủy nội địa	
152	Công bố lại hoạt động bến thủy nội địa	
153	Công bố hoạt động cảng thủy nội địa.	
154	Công bố hoạt động bến khách ngang sông, bến thủy nội địa phục vụ thi công công trình chính.	
155	Công bố hoạt động bến thủy nội địa.	
156	Thỏa thuận thông số kỹ thuật xây dựng cảng thủy nội địa.	
157	Thỏa thuận thông số kỹ thuật xây dựng bến thủy nội địa.	
158	Cấp giấy phép vào cảng, bến thủy nội địa đối với phương tiện, thủy phi cơ	
159	Cấp giấy phép rời cảng, bến thủy nội địa đối với phương tiện, thủy phi cơ	
160	Chấp thuận việc thực hiện sửa chữa, vệ sinh tàu thuyền hoặc thực hiện các hoạt động hàng hải khác trong vùng nước cảng biển nếu có ảnh hưởng đến phương án phòng, chống cháy, nổ.	
161	Đăng ký lại phương tiện hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước.	
162	Cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước.	
163	Cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện.	
164	Thông báo luồng đường thủy nội địa chuyên dùng.	
165	Giao tuyến dẫn tàu.	
166	Thủ tục cấp Giấy phép nhập khẩu pháo hiệu hàng hải.	
167	Cấp Giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải.	
Dự kiến số lượng TTHC ban hành mới (01 TTHC)		
	Đăng ký tuyến vận tải biển container cố định	

Phụ lục II

ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG THỦ TỤC HÀNH CHÍNH ĐĂNG KÝ TUYẾN VẬN TẢI BIỂN CONTAINER CỐ ĐỊNH

I. Xác định vấn đề tổng quan

Hoạt động vận tải container quốc tế có vai trò quan trọng đối với hoạt động xuất nhập khẩu, phát triển thương mại quốc tế và bảo đảm tính thông suốt của chuỗi cung ứng hàng hóa của Việt Nam. Tuy nhiên, thị trường vận tải container quốc tế của Việt Nam hiện nay chủ yếu do các hãng tàu nước ngoài đảm nhận, chiếm trên 95% thị phần, trong khi năng lực vận tải container quốc tế của đội tàu Việt Nam còn hạn chế.

Hiện nay, pháp luật Việt Nam chưa có quy định đầy đủ về việc đăng ký, quản lý mạng lưới tuyến vận tải container quốc tế của các doanh nghiệp, đặc biệt là các hãng tàu nước ngoài hoạt động tại Việt Nam. Việc mở tuyến, thay đổi tuyến, điều chỉnh cảng ghé, tần suất khai thác hoặc rút tuyến chủ yếu do hãng tàu tự quyết định theo nhu cầu và chiến lược kinh doanh. Cơ quan quản lý nhà nước chưa có đầy đủ cơ sở dữ liệu và công cụ pháp lý để theo dõi, giám sát và điều tiết mạng lưới tuyến vận tải container quốc tế phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển và hạ tầng giao thông.

Việc thiếu cơ chế quản lý tuyến vận tải cũng gây khó khăn cho công tác quản lý, điều tiết thị trường vận tải biển container. Trong một số trường hợp, việc các hãng tàu tập trung khai thác tại một số cảng biển có lợi thế thương mại có thể dẫn đến tình trạng tập trung tàu, hàng hóa cục bộ, gây ùn tắc tại cảng và các tuyến giao thông kết nối cảng, trong khi năng lực khai thác của các cảng khác chưa được sử dụng tương xứng. Nếu không có cơ chế quản lý, giám sát và điều phối phù hợp, có thể phát sinh tình trạng mất cân đối trong khai thác hệ thống cảng biển, ảnh hưởng đến việc thực hiện quy hoạch cảng biển và làm gia tăng áp lực lên hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông khu vực cảng.

Bên cạnh đó, do thị trường vận tải container quốc tế có mức độ tập trung cao và phụ thuộc lớn vào các hãng tàu nước ngoài, một số hãng tàu có thể áp dụng các loại phụ thu, điều chỉnh điều kiện cung cấp dịch vụ đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam. Trong khi đó, cơ quan quản lý nhà nước chưa có đầy đủ thông tin về mạng lưới tuyến, tần suất khai thác và những thay đổi trong tổ chức

cung cấp dịch vụ của các hãng tàu để phục vụ công tác theo dõi, giám sát và đánh giá thị trường.

Do đó, việc bổ sung quy định về đăng ký tuyến vận tải container quốc tế là cần thiết nhằm thiết lập cơ chế để cơ quan quản lý nhà nước nắm bắt đầy đủ, chính xác và kịp thời thông tin về mạng lưới tuyến vận tải container quốc tế hoạt động tại Việt Nam; tạo cơ sở cho việc quản lý, giám sát và điều tiết thị trường; phối hợp hoạt động vận tải biển với quy hoạch, tổ chức khai thác hệ thống cảng biển và hạ tầng giao thông kết nối cảng; đồng thời góp phần bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, minh bạch thị trường và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của chủ hàng xuất nhập khẩu.

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.

II. Đánh giá tác động thủ tục hành chính

Việc bổ sung quy định doanh nghiệp thực hiện vận tải container từ Việt Nam đi nước ngoài và từ nước ngoài về Việt Nam phải đăng ký tuyến vận tải sẽ làm phát sinh thủ tục hành chính về đăng ký tuyến vận tải container quốc tế.

Đối tượng thực hiện thủ tục chủ yếu là các hãng tàu container nước ngoài đang khai thác vận tải container quốc tế tại Việt Nam và các doanh nghiệp Việt Nam có hoạt động vận tải container quốc tế. Hiện nay, 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 trên tuyến quốc tế.

Tuy nhiên, thủ tục đăng ký tuyến vận tải không phải là thủ tục cấp phép cho từng chuyến tàu hoặc phê duyệt hoạt động khai thác của doanh nghiệp. Do đó, mức độ tác động đến hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp được đánh giá là không lớn.

Theo đó, đối với tuyến vận tải ổn định, lâu dài, doanh nghiệp chỉ thực hiện đăng ký lần đầu và sau 05 năm mới phải thực hiện đăng ký lại. Trường hợp doanh nghiệp mở tuyến mới, chấm dứt, tạm ngừng tuyến hoặc có thay đổi các thông tin

cơ bản của tuyến thì thực hiện cập nhật, điều chỉnh thông tin đăng ký theo quy định.

Việc đăng ký một lần có thời hạn 05 năm đối với tuyến vận tải ổn định và chỉ cập nhật khi có thay đổi sẽ hạn chế đáng kể số lần doanh nghiệp phải thực hiện thủ tục, qua đó giảm chi phí và thời gian tuân thủ. Đồng thời, thủ tục có thể được thực hiện theo phương thức điện tử, trên cơ sở sử dụng các thông tin, dữ liệu doanh nghiệp đã có, bảo đảm đơn giản, minh bạch và thuận lợi cho doanh nghiệp.

Như vậy, mặc dù quy định mới làm phát sinh thủ tục hành chính đối với doanh nghiệp, nhưng chi phí tuân thủ chủ yếu phát sinh trong giai đoạn đăng ký lần đầu; đối với các tuyến vận tải ổn định, lâu dài, không phát sinh chi phí tuân thủ thường xuyên. So với lợi ích mang lại trong việc hình thành cơ sở dữ liệu về mạng lưới tuyến vận tải container quốc tế, nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước, tăng cường khả năng giám sát thị trường, bảo vệ quyền lợi của chủ hàng và nâng cao hiệu quả khai thác hệ thống cảng biển, chi phí tuân thủ dự kiến ở mức hợp lý.

Đặc biệt, thủ tục này chủ yếu tác động đến các hãng tàu nước ngoài đang hoạt động tại Việt Nam. Việc yêu cầu các doanh nghiệp này đăng ký tuyến vận tải là cần thiết nhằm bảo đảm mọi doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải container quốc tế tại Việt Nam, không phân biệt doanh nghiệp trong nước hay doanh nghiệp nước ngoài, đều chịu sự quản lý, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước theo quy định của pháp luật Việt Nam.

Tổng số thủ tục dự kiến phát sinh: Khi ban hành văn bản có khoảng 40 thủ tục được đăng ký lần đầu, giấy chấp thuận đăng ký tuyến có hiệu lực trong vòng 05 năm. Sau 05 năm doanh tiếp tục thực hiện đăng ký tuyến nếu có nhu cầu.

Dự kiến phát sinh hàng năm 12 thủ tục.

III. Tác động đối với doanh nghiệp, người dân và cơ quan nhà nước

Đối với doanh nghiệp vận tải container quốc tế, quy định làm phát sinh nghĩa vụ đăng ký tuyến vận tải lần đầu và cập nhật thông tin khi có thay đổi, sau 05 năm nếu doanh nghiệp có nhu cầu vận tải thì mới phải thực hiện đăng ký tuyến. Do vậy, chi phí tuân thủ được đánh giá ở mức thấp, bình quân từ 8-12 thủ tục/năm và không tạo ra tác động đáng kể đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Đối với các hãng tàu nước ngoài, quy định tạo cơ sở để Nhà nước Việt Nam nắm bắt đầy đủ thông tin về hoạt động khai thác tuyến vận tải container quốc tế

trên lãnh thổ Việt Nam, bảo đảm sự bình đẳng về nghĩa vụ tuân thủ pháp luật giữa doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp nước ngoài, đồng thời nâng cao tính minh bạch của thị trường vận tải biển.

Đối với chủ hàng xuất nhập khẩu, thủ tục không tác động. Việc tăng cường quản lý và giám sát mạng lưới tuyến vận tải container quốc tế tác động tích cực đối với thị trường vận tải, nâng cao tính minh bạch của thị trường, tăng khả năng giám sát các yếu tố ảnh hưởng đến chi phí vận tải, phụ thu và chất lượng dịch vụ, qua đó góp phần bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của chủ hàng.

Đối với cơ quan quản lý nhà nước, quy định làm phát sinh nhiệm vụ tiếp nhận, quản lý, cập nhật và khai thác thông tin đăng ký tuyến vận tải. Tuy nhiên, đây là cơ sở cần thiết để hình thành hệ thống thông tin phục vụ công tác quản lý, dự báo nhu cầu vận tải, theo dõi diễn biến thị trường, phối hợp điều tiết luồng hàng và tổ chức khai thác hệ thống cảng biển, hạ tầng giao thông kết nối cảng.

IV. Kinh nghiệm quốc tế

Việc Nhà nước yêu cầu doanh nghiệp vận tải biển quốc tế cung cấp thông tin và đăng ký, khai báo về hoạt động tuyến vận tải không phải là cơ chế đặc thù của Việt Nam mà đã được áp dụng tại một số quốc gia có ngành hàng hải phát triển.

Tại Trung Quốc, doanh nghiệp vận tải biển quốc tế khai thác vận tải container quốc tế ra, vào các cảng của Trung Quốc phải thực hiện đăng ký và cung cấp thông tin liên quan đến hoạt động vận tải. Thông tin về tuyến dự kiến, lịch tàu, các cảng ghé là một trong những nội dung phục vụ quản lý hoạt động vận tải biển quốc tế. Việc mở, ngừng tuyến và thay đổi tàu, lịch khai thác cũng thuộc phạm vi phải thực hiện chế độ thông báo, báo cáo hoặc cập nhật theo quy định của pháp luật Trung Quốc.

Tại Hoa Kỳ, hoạt động của các hãng tàu vận tải container quốc tế chịu sự quản lý của Federal Maritime Commission (FMC). Các hãng tàu khai thác dịch vụ vận tải biển quốc tế phải thực hiện các nghĩa vụ đăng ký, khai báo và cung cấp thông tin liên quan đến dịch vụ, biểu giá và các thỏa thuận khai thác. Cơ chế này tạo cơ sở để cơ quan quản lý giám sát hoạt động của các hãng tàu, bảo đảm tính minh bạch và cạnh tranh của thị trường vận tải biển.

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy, mặc dù phương thức và mức độ quản lý tại mỗi quốc gia có sự khác nhau, nhưng điểm chung là Nhà nước đều thiết lập cơ

chế để nắm bắt thông tin về hoạt động của các hãng tàu quốc tế, mạng lưới dịch vụ, tuyến vận tải và các yếu tố có ảnh hưởng đến thị trường. Đây là cơ sở để tăng cường năng lực giám sát thị trường, bảo vệ lợi ích của chủ hàng và bảo đảm hoạt động vận tải biển phát triển ổn định, minh bạch.