

BẢNG TỔNG HỢP CÁC CÂU HỎI VỀ TUYÊN VẬN TÀI VEN BIỂN

STT	Nội dung vướng mắc, khó khăn	Nội dung trả lời
NỘI DUNG I: SỬ DỤNG TÀU LAI, HOA TIÊU (6 câu hỏi)		
1	<p>Hiện nay chưa có quy định về hoa tiêu đối với tàu VR-SB. Đề nghị có quy định hoa tiêu đối với tàu VR-SB. (<i>Công ty Cổ phần Dương Đông Sài Gòn</i>)</p>	<p>Theo quy định tại Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Khoản 15 Điều 4: Tàu thuyền bao gồm tàu biển, tàu quân sự, tàu công vụ tàu cá, phương tiện thủy nội địa, thủy phi cơ và các phương tiện thủy khác. - Khoản 1 Điều 64: Chế độ hoa tiêu bắt buộc <p>Các loại tàu thuyền sau đây bắt buộc phải sử dụng dịch vụ hoa tiêu hàng hải khi vào, rời cảng biển hoặc khi di chuyển trong vùng nước cảng biển của Việt Nam:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Tàu thuyền nước ngoài có tổng dung tích từ 100 GT trở lên; b) Tàu thuyền Việt Nam khác của Việt Nam chở khách, chở dầu, chở khí hóa lỏng, chở xô hóa chất có tổng dung tích từ 1000 GT trở lên; c) Các loại tàu khác của Việt Nam không quy định tại Điểm b Khoản này có tổng dung tích từ 2.000 GT trở lên. <p>Như vậy pháp luật đã quy định cụ thể đối với tàu thuyền phải bắt buộc có hoa tiêu trong đó bao gồm có cả tàu VR-SB.</p>
2	<p>Trước khi chuyển cấp VR-SB, tàu chở dầu có trọng tải trên 1000 hoạt động không cần hoa tiêu vẫn hoạt động tốt trên tuyến, thuyền trưởng đã có nhiều kinh nghiệm và quen thuộc với tuyến, do đó đề nghị khi chuyển cấp lên VR-SB không cần sử dụng hoa tiêu nữa. (<i>Công ty CP Cung ứng nhiên liệu Thành Trung</i>)</p>	<p>Tàu thuyền chở dầu có tổng dung tích từ 1000 GT trở lên bắt buộc phải có hoa tiêu vào và rời cảng biển theo quy định tại Điểm b Khoản 1 Điều 64 Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải.</p> <p>Do vậy khi tàu VR-SB chở dầu có tổng dung tích từ 1000 GT trở lên khi vào rời cảng biển bắt buộc phải có hoa tiêu dẫn đường theo quy định.</p>

3	<p>Chi phí hoa tiêu, lai dắt lớn, gây khó khăn cho DN, đề nghị điều chỉnh quy định hoa tiêu bắt buộc đối với từng luồng lạch cụ thể, (hẹp mới cần hoa tiêu...) để giảm thiểu chi phí cho DN.</p> <p>Đồng thời, đề nghị Bộ GTVT cho phép tàu SB có chiều dài nhỏ hơn 90m có thể thực hiện chế độ hoa tiêu tự nguyện để giảm bớt khó khăn cũng như vẫn đảm bảo an toàn cho phương tiện.</p> <p>(<i>Công ty TNHH Trường Nguyên</i>)</p>	<p>Chi phí hoa tiêu, lai dắt tại các vùng nước cảng biển hiện nay áp dụng chung cho mọi tàu thuyền, tàu VR-SB cũng như tàu biển, đối với phí hoa tiêu quy định tại Điều 7 và Điều 14, Quyết Định số 98/2008/QĐ-BTC ngày 04/11/2008 của Bộ Tài chính ban hành quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải; đối với hoa tiêu bắt buộc được quy định tại Khoản 1 Điều 64 Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải. Như vậy, nếu điều chỉnh hoa tiêu bắt buộc đối với từng luồng lạch cụ thể và giám chi phí hoa tiêu, lai dắt cũng phải được áp dụng cho tất cả các tàu thuyền trong đó có tàu VR-SB, tàu biển Việt Nam và nước ngoài.</p> <p>Để đảm bảo an toàn hàng hải cho mọi tàu thuyền khi hoạt động trong vùng nước cảng biển, khi xem xét giảm quy định hoa tiêu hoặc tăng chiều dài của tàu bắt buộc hoa tiêu. Trong chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2016, Bộ GTVT đã có kế hoạch nghiên cứu thay thế Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải, qua đó sẽ nghiên cứu xem xét đề xuất sửa đổi điều chỉnh phù hợp, đồng thời Cục HHHVN sẽ nghiên cứu để xem xét sửa đổi bổ sung quy định về đào tạo, cấp, thu hồi Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hàng hải và Giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải được quy định tại Thông tư số 36/2013/TT-BGTVT và Thông số 16/2015/TT-BGTVT sửa đổi bổ sung một số điều của Thông tư số 36/2013/TT-BGTVT cho phù hợp với đối tượng là tàu VR-SB.</p>
4	<p>Tàu VR-SB của công ty là tàu 2 máy nên rất linh hoạt, thuyền trưởng cũng có kinh nghiệm và đã quen thuộc với tuyến, luồng nên tàu không cần sử dụng lai dắt. Do hiện nay, chi phí lai dắt cho tàu là cao.</p>	<p>Cục HHHVN đang chỉ đạo các Cảng vụ hàng hải phối hợp với các đơn vị liên quan tổ chức rà soát cụ thể các điều kiện sử dụng tàu lai dắt tại cảng biển: luồng, thủy triều, dòng chảy, sóng gió... tại vùng nước để có điều chỉnh cho phù hợp đối với chiều dài, cũng như tính năng của tàu khi vào và rời cầu.</p>

5	<p>Tàu của công ty đang cập mạn tàu lớn làm hàng (tàu đầu) gặp thời tiết xấu căng vù yêu cầu tàu rời ra, chi phí hoa tiêu lúc này do bên nào chịu? (<i>Công ty CP Thương mại vận tải Trung Dũng</i>)</p>	<p>Thu phí hoa tiêu căn cứ theo Quyết định số 98/2008/QĐ-BIC ngày 04/11/2008 của Bộ Tài chính ban hành quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải. Hiện nay quyết định này đang nghiên cứu sửa đổi, Cục HHVN sẽ nghiên cứu để bổ sung quy định đối với trường hợp thời tiết xấu bắt buộc các tàu phải rời cầu bến ra neo (đây là trường hợp bất khả kháng).</p>
6	<p>Tàu của công ty là tàu 2 máy, thuyền trưởng có kinh nghiệm nên thường dẫn tàu vào cảng mà không cần có hoa tiêu, lai dắt. Tuy nhiên có tình trạng tàu đã tự vào cảng mà vẫn bị công ty hoa tiêu, lai dắt vào thu tiền tại cảng. (<i>Công ty Cổ phần Phúc Khánh</i>)</p>	<p>Việc thu phí hoa tiêu, lai dắt phải theo quy định tại nội quy tại cảng biển, do đó nếu tàu của công ty mà không thuộc diện phải bắt buộc có hoa tiêu, lai dắt mà các công ty hoa tiêu, lai dắt vẫn thu tiền là không đúng, còn nếu thuyền trưởng tự ý dẫn tàu vào cập cầu là vi phạm các quy định nếu tàu đó bắt buộc phải có hoa tiêu, tàu lai. Vì thế đề nghị công ty phối hợp cung cấp thêm thông tin liên quan cho Cục HHVN để có cơ sở làm rõ hơn.</p>
<p>NỘI DUNG II: ĐỊNH BIÊN VA BẢNG CÁP, CHỨNG CHỈ THUYỀN VIÊN (14 câu hỏi)</p>		
7	<p>Do tuyến vận tải ven biển này mới phát triển đồng thời là những tàu đăng ký SB có trọng tải từ 1000 tấn nguồn nhân lực thuyền trưởng, máy trưởng hạn nhất cho những tàu này đảo tạo không kịp để đáp ứng đủ cho các phương tiện. Hiện tại Thuyền trưởng, máy trưởng hạn nhất đang thiếu trầm trọng. Đề tháo gỡ khó khăn này Bộ Giao thông vận tải đã ra Thông tư 56 ngày 24/10/2014 để tháo gỡ khó khăn này. Căn cứ theo Thông tư số 56/2014/TT-BGTVT ngày 24/10/2014 tại điểm a, b Khoản 2 Điều 20 Chương V “<i>Những người có chứng chỉ tàu cá hạng tư từ 400CV trở lên được cấp nhật và đổi sang GCNKNCM thuyền trưởng máy trưởng hạng Nhì ; những người có chứng chỉ thuyền trưởng máy trưởng tàu cá hạng năm từ 90 cv đến 400cv được cấp nhật chuyển đổi sang tàu sông hạng Ba</i>”. Hiện</p>	<p>- Hiện nay tổng hợp số liệu về đào tạo và thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa đã cấp được trên 300.000 GCNKNCM, CCCM, trong đó thuyền máy trưởng hạng Nhất đã cấp được là trên 8.000 chiếc. Đồng thời hiện nay trên cả nước hiện có 38 cơ sở dạy nghề thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa tại 03 miền Bắc, miền Trung, miền Nam rất thuận lợi cho học viên có nhu cầu học, thi lấy GCNKNCM, CCCM. - Thuyền viên làm việc trên tàu biển, tàu cá khi chuyển sang làm việc trên tàu VR-SB phải chuyển đổi GCNKNCM thuyền trưởng, máy trưởng, CCCM tàu biển, tàu cá sang GCNKNCM thuyền trưởng, máy trưởng, CCCM phương tiện thủy nội địa nhằm thống nhất chung công tác quản lý nhà nước và áp dụng pháp luật về Giao thông đường thủy nội địa. - Phương tiện mang cấp VR-SB ngoài việc hoạt động trên các</p>

<p>tại thuyền trưởng máy, trưởng hạng Nhì theo quy định chỉ được phép đăng ký và điều khiển những tàu có trọng tải từ 500 tấn. Nhưng số lượng tàu có trọng tải 500 tấn trở xuống đăng ký SB hầu như không có, phần đa tàu đăng ký VR- SB có trọng tải từ 1.300 tấn đến 5.200 tấn. để tháo gỡ vấn đề này chúng tôi đề nghị như sau:</p> <p>* Những người có chứng chỉ thuyền trưởng, máy trưởng tàu cá hạng tư từ 400CV trở lên được cấp nhật và đổi sang GCNKNCM thuyền trưởng máy trưởng hạng Nhất phương tiện thủy nội địa</p> <p>* Những người có chứng chỉ thuyền trưởng, máy trưởng tàu cá hạng năm từ 90 cv đến 400cv được cấp nhật chuyển đổi sang thuyền trưởng, máy trưởng phương tiện thủy nội địa hạng Nhì</p> <p>(Các doanh nghiệp vận tải tại Nam Định)</p>	<p>tuần ven biển đã được công bố thì phương tiện còn hoạt động trên các tuyến đường thủy nội địa. Do vậy, người điều khiển phương tiện mang cấp VR-SB ngoài kỹ năng nghiệp vụ về hàng hải còn phải am hiểu một số kiến thức, kỹ năng liên quan đến lĩnh vực đường thủy nội địa như: Luật Giao thông ĐTNĐ; luồng chạy tàu thuyền; âm hiệu, tín hiệu, báo hiệu... do vậy để chuyển đổi từ thuyền viên tàu biển sang thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa phải dự thi là hết sức cần thiết nhằm đảm bảo vận hành phương tiện an toàn trên các tuyến vận tải thủy nội địa.</p> <p>- Mặt khác, để tháo gỡ khó khăn này cho các doanh nghiệp, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 56/2014/TT-BGTVT ngày 24/10/2014 quy định việc chuyển đổi từ tàu cá sang GCNKNCM thuyền, máy trưởng phương tiện thủy nội địa. Tuy nhiên, vì chương trình đào tạo và điều kiện đầu vào không tương thích với hệ thống GCNKNCM, CCCM của lĩnh vực đường thủy nội địa, do vậy để chuyển đổi sang GCNKNCM, CCCM của lĩnh vực đường thủy nội địa bắt buộc phải đáp ứng một số quy định tối thiểu như quy định hiện hành nhằm đảm bảo an toàn khi hoạt động trên đường thủy nội địa.</p>
<p>8</p>	<p>Tại điểm a, b Khoản 3 Điều 20 Chương V Những người có CNKNCM thuyền trưởng máy trưởng tàu biển “Người có bằng cao đẳng, trình độ máy trưởng trên 750 KW và thuyền trưởng trên 500 GT tàu biển thì khi chuyển đổi sang tàu sông thì được tương đương hạng Nhất. Người có bằng trung cấp, trình độ máy trưởng dưới 750 KW và thuyền trưởng dưới 500 GT thì khi chuyển đổi sang tàu sông thì được tương đương hạng nhì”. Theo quy định của hàng hải những người tốt nghiệp trung cấp đã được học và cấp chứng thuyền trưởng đến 3000GT (hạng 2 tàu biển) Máy trưởng được cấp chứng chỉ máy trên 750KW (hạng 2 tàu Biển) và những người đã tốt nghiệp trung cấp này đã và đang điều khiển những con tàu biển có trọng tải 5.200,tấn đi khắp các cảng biển nội địa và Quốc tế nhưng khi chuyển đổi sang điều kiện phương tiện thủy nội địa</p>

thì họ chỉ được cấp chứng chỉ bằng hạng Nhì - thuyền trưởng, máy trưởng trong tải dưới 500 tấn. Vấn đề này rất bất cập, do vậy chúng tôi đề nghị chuyển đổi chứng chỉ như sau :

*Những người đã tốt nghiệp trung cấp ngành tàu biển đã được cấp GCNKNCM thuyền trưởng tàu từ 50GT đến 500GT và máy trưởng từ 75KW đến 750KW khi chuyển đổi sang tàu sông được thi và cấp GCNKNCM thuyền trưởng máy trưởng phục vụ nội địa hạng Nhất .
(Các doanh nghiệp vận tải tại Nam Định)*

Chúng tôi là những doanh nghiệp khai thác cả tàu VR-SB và tàu biển. Thuyền viên làm việc trên tàu biển của chúng tôi khi vào cảng thủy nội địa cũng không có cần phải học cấp nhật chứng chỉ của pháp luật đường thủy nội địa, nhưng nếu thuyền viên này làm việc trên tàu VR-SB thì lại phải học cấp nhật và chuyển đổi chứng chỉ, mà cũng vào các cảng thủy nội địa tương tự. Vậy để tạo điều kiện thuận lợi trong kinh doanh cho doanh nghiệp cũng như người lao động và tháo gỡ khó khăn về con người nay chúng tôi đề nghị như sau :

Những người đã có GCNKNCM tàu biển :

- Những người đã có GCNKNCM thủy thủ, thợ máy tàu biển được phép dùng GCNKNCM tàu biển đó đăng ký định biên thay thế CCCM thuyền viên tàu VR-SB .
- Những người đã được cấp GCNKNCM Sỹ quan Boong tàu biển dưới 500GT và Sỹ quan máy tàu biển dưới 750KW được phép dùng GCNKNCM tàu biển đó đăng ký định biên thay thế thuyền phó tàu SB hạng Nhất.
- Những người đã được cấp GCNKNCM thuyền trưởng,

	<p>thuyền phó tàu biển dưới 500 GT và máy trưởng, máy hai tàu biển dưới 750KW được phép dùng GCNKNCM tàu biển đó để đăng ký, định biên thay thế thuyền trưởng, máy trưởng tàu đăng ký SB hạng nhất . (<i>Các doanh nghiệp vận tải tại Nam Định</i>)</p>	
10	<p>Hiện nay quy định biên an toàn tối thiểu đối với tàu VR-SB là chưa rõ ràng, do đó đề nghị quy định rõ định biên an toàn tối thiểu đối với tàu VR-SB là bao nhiêu người? (<i>Công ty TNHH Vận tải Cửu Long</i>)</p>	
11	<p>Theo quy định hiện nay, đối với tàu lai dật yêu cầu định biên đối với bộ phận máy và bộ phận boong đang không phù hợp. Bộ phận máy chật hẹp, cần ít người thì yêu cầu định biên lại đang nhiều, trong khi bộ phận boong với định biên như hiện nay là đang thiếu người. Đề nghị có quy định giảm bớt định biên đối với bộ phận máy và tăng định biên đối với bộ phận boong cho phù hợp. (<i>Công ty lai dật Sài Gòn</i>)</p>	<p>Định biên an toàn tối thiểu của tàu biển được quy định tại Thông tư số 51/2013/TT-BGTVT ngày 11/12/2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 11/2012/TT-BGTVT ngày 12/4/2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam. Căn cứ Khoản 2 Thông tư nói trên thì chủ tàu có thể căn cứ vào đặc tính kỹ thuật, mức độ tự động hoá và vùng hoạt động của tàu, Cơ quan đăng ký tàu biển quyết định biên an toàn tối thiểu của tàu phù hợp với thực tế sử dụng, khai thác tàu.</p>
12	<p>- Để vận tải ven biển bằng tàu VR-SB có thể cạnh tranh với vận tải bằng đường sông tàu VR-SB trọng tải 5000 phải được vào sâu trong nội địa Tp. HCM, định biên tàu VR-SB cũng như các thủ tục liên quan không được phức tạp hơn các thủ tục đối với phương tiện đường thủy... (<i>Công ty Vận tải thủy Tân Cảng</i>)</p>	<p>Ngày 14/9/2015 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 47/2015/TT-BGTVT quy định về phạm vi trách nhiệm của thuyền viên người lái phương tiện và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2016 trong đó đã quy định cụ thể về định biên của tàu VR-SB.</p>
13	<p>- Quy định định biên tối thiểu 6 thuyền viên cho tàu SB có trọng tải 3000 tấn trở lên hiện nay là chưa hợp lý. Đề</p>	<p>Theo quy định tại Thông tư số 47/2015/TT-BGTVT ngày 14/9/2015 của Bộ Giao thông vận tải về phạm vi trách nhiệm của thuyền viên,</p>

	<p>ngợi các cơ quan xem xét lại.</p> <p>- Theo quy định hiện nay, các thuyền viên trên tàu SB hoạt động trên tuyến ven biển đều phải có chứng chỉ an toàn đi tuyến ven biển. Đề nghị Cục ĐTND xem xét thời gian đào tạo cho phù hợp để thuyền viên có thể sắp xếp thời gian, sắp xếp kế hoạch để vừa đi học vừa đi làm</p> <p>- Đề nghị được sử dụng thuyền viên của tàu biển khi cần thiết để giúp doanh nghiệp giám sát bớt khó khăn trong việc tuyển dụng nhân lực, nâng cao trình độ chuyên môn của thuyền viên đi tàu SB.</p> <p>(<i>Công ty TNHH Trường Nguyễn</i>)</p>	<p>người lái phương tiện thủy nội địa và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa.</p> <p>- Tại điểm c khoản 1 Điều 18: Phân nhóm phương tiện để định biên. Trong đó, nhóm I áp dụng đối với tất cả phương tiện chở hàng có trọng tải toàn phần trên 500 tấn.</p> <p>- Mặt khác, tại khoản 9 Điều 19 quy định về định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa đối với phương tiện mang cấp VR-SB cho phương tiện thuộc Nhóm I tối thiểu 6 thuyền viên là phù hợp và đảm bảo an toàn cho phương tiện thủy khi tham gia hoạt động giao thông. Bên cạnh đó, đối với chuyển hành trình có tổng thời gian vượt quá 02 ca làm việc thì phải bố trí thêm tối thiểu 03 định biên thuyền viên gồm 01 thuyền phó, 01 máy phó, 01 thủy thủ hoặc thợ máy.</p>
14	<p>Tàu 900 GT vào khu vực cảng biển Quảng Ngãi, thuyền viên không có chứng chỉ chuyên môn nhưng làm việc trên tàu (Biên phòng yêu cầu phải là hành khách). Đề nghị thống nhất giữa Cảng vụ hàng hải và Biên phòng trong quy định đăng ký cho những người nằm ngoài định biên trên tàu và cho phép sử dụng thuyền viên không có chứng chỉ được làm việc trên tàu (chỉ cần chứng minh nhân dân).</p> <p>(<i>Công ty CP Vận tải thủy Chiến Công</i>)</p>	<p>Căn cứ Điều 24 Thông tư số 56/2014/TT-BGTVT ngày 24/10/2014, chủ phương tiện có trách nhiệm bố trí đủ các chức danh, định biên thuyền viên làm việc trên tàu và phải lập danh bạ thuyền viên theo quy định, khi hành nghề phải mang theo GCNKNCM, CCCM.</p>
15	<p>Quy định về định biên an toàn cho tàu VR- SB hiện nay là không phù hợp, Đề nghị quy định định biên cho tàu theo chuyển hành trình</p> <p>(<i>Công ty CP Thương mại vận tải Trung Dũng</i>)</p>	<p>Ngày 14/9/2015 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 47/2015/TT-BGTVT quy định về phạm vi trách nhiệm của thuyền viên người lái phương tiện và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2016 trong đó đã quy định cụ thể về định biên của tàu VR-SB.</p>

16	<p>Quy định bằng cấp của thuyền phó của tàu VR-SB là bằng hạng nhất hay hạng hai là chưa đồng bộ, dẫn tới việc kiểm tra bằng cấp chứng chỉ của thuyền viên tại các cảng vụ chưa thống nhất. (<i>Công ty TNHH Hải Nam</i>)</p>	<p>Việc đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng, máy trưởng đã được quy định cụ thể tại khoản 5 ÷ khoản 11, Điều 22 Chương V của Thông tư số 56/2014/TT-BGTVT ngày 24/10/2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT. Đề nghị Công ty TNHH Hải Nam nghiên cứu và áp dụng theo quy định.</p>
17	<p>Thuyền viên làm việc trên tàu VR-SB đã được đào tạo và đã tốt nghiệp khóa học, trong thời gian chờ được cấp chứng chỉ, thuyền viên được cấp GCN tốt nghiệp khóa học. Tại một số cảng vụ, giấy chứng nhận tốt nghiệp này không được chấp nhận. Do đó đề nghị Cục Đường thủy nội địa rút ngắn thời gian cấp bằng để tạo thuận lợi cho thuyền viên làm việc trên tàu. (<i>Công ty CP Phúc Khánh</i>)</p>	<p>Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa có hiệu lực từ ngày 01/01/2015 quy định “bằng” được thay thế bằng cụm từ “ giấy chứng nhận khả năng chuyên môn” dẫn tới các văn bản quy phạm pháp luật dưới luật cũng phải sửa đổi cho phù hợp. Mẫu phôi GCNKNCM, CCCM được đặt in tại nhà in Bộ Công an để đảm bảo tính bảo mật nên phải mất một khoảng thời gian chuyển tiếp, vì vậy trong khoảng thời gian đầu năm 2015 có một khóa bị chậm. Đến nay, công tác in Mẫu phôi GCNKNCM, CCCM đã ổn định, vì vậy thời gian cấp GCNKNCM, CCCM cho các khóa đã được thực hiện theo đúng quy định hiện hành.</p>
18	<p>Đề nghị cho phép thuyền viên có chứng chỉ do hàng hải đào tạo được phép làm việc trên tàu VR-SB mà không cần học chuyển đổi bằng cấp (<i>Công ty TNHH Hưng Long, Công ty CP Vận tải thủy Chiến Công</i>)</p>	<p>- Thuyền viên làm việc trên tàu biển, tàu cá khi chuyển sang làm việc trên tàu VR-SB phải chuyển đổi GCNKNCM thuyền trưởng, máy trưởng, CCCM tàu biển, tàu cá sang GCNKNCM thuyền trưởng, máy trưởng, CCCM phương tiện thủy nội địa nhằm thống nhất chung công tác quản lý nhà nước và áp dụng pháp luật về Giao thông đường thủy nội địa. - Phương tiện mang cấp VR-SB ngoài việc hoạt động trên các tuyến ven biển đã được công bố thì phương tiện còn hoạt động trên các tuyến đường thủy nội địa. Do vậy, người điều khiển phương tiện mang cấp VR-SB ngoài kỹ năng nghiệp vụ về hàng hải còn phải am hiểu một số kiến thức, kỹ năng liên quan đến lĩnh vực đường thủy nội địa như: Luật Giao thông ĐTNĐ; luồng chạy tàu thuyền; âm hiệu, tín hiệu, báo hiệu... do vậy để chuyển đổi từ thuyền viên tàu</p>

		biển sang thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa phải dự thi là hết sức cần thiết nhằm đảm bảo vận hành phương tiện an toàn trên các tuyến vận tải thủy nội địa.	
19	Kiến nghị chuyển bằng, giấy chứng nhận khả năng chuyên môn của máy trưởng theo công suất của đầu máy thành chứng chỉ vận hành máy (<i>Công ty Phước Vĩnh</i>)	Theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều 2 của Luật số 48/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa, có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 2015 thì từ “bằng” được thay bằng cụm từ “giấy chứng nhận khả năng chuyên môn”.	
20	1. Đề nghị chấp thuận các chứng chỉ đi biển của các thuyền viên tàu biển được phép định biên, sử dụng trên tàu SB. 2. Những người có bằng thuyền trưởng, máy trưởng tàu biển hạn chế 3, tàu có công suất dưới 700kw được phép đăng ký và định biên với các chức danh tương ứng trên tàu SB. (<i>Công ty Vận tải sông và biển Nam Định</i>)	Nội dung này đã được quy định rất rõ tại Thông tư số 56/2014/TT-BGTVT ngày 24/10/2014 Quy định thi, kiểm tra, cấp, cấp lại, chuyển đổi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa và đảm nhiệm chức danh thuyền viên phương tiện thủy nội địa theo đúng phù hợp với quy định của hệ thống VBQPPL giao thông đường thủy nội địa và hệ thống VBQPPL hàng hải. Tuy nhiên, Bộ Giao thông vận tải sẽ tiếp tục rà soát hệ thống văn bản VBQPPL liên quan trong lĩnh vực GTVT nói chung và giao thông đường thủy nội địa nói riêng để các quy định phù hợp hơn với thực tế, tạo thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp.	
NỘI DUNG III: THỦ TỤC HÀNH CHÍNH (6 câu hỏi)			
21	Hiện nay, tàu của công ty lấy hàng từ nhiều điểm mà không rời đi từ cảng. Các điểm lấy hàng này không gần với các cảng của Cảng vụ hàng hải hoặc các bến của Đường thủy nội địa nên tàu không làm thủ tục rời cảng. Do đó khi tàu vào cảng mới không xuất trình được giấy phép rời cảng. (<i>Công ty TNHH Phú Hà Tây</i>)	Theo quy định, phương tiện bốc, xếp hàng hóa phải ở tại cảng, bến. Vì ở đó mới có thiết bị neo đậu bảo đảm an toàn cho phương tiện, trừ trường hợp phương tiện sang mạn hoặc vận chuyển cát, sỏi từ nơi trực tiếp khai thác (xếp hàng không tại cảng, bến) thì sử dụng chứng từ, hóa đơn mua hàng hóa tại những nơi này để thay giấy phép rời cảng, bến thủy nội địa.	
22	- Trong trường hợp tàu vào các cảng chưa được công bố	Vì đây là bến cảng chưa được công bố, do vậy để tạo điều kiện cho	

	<p>(cảng nhà máy nhiệt điện Vĩnh Tân II, Bình Thuận), tàu phải làm thủ tục xin phép Cục Hàng hải Việt Nam để vận tải hàng theo chuyến. Việc này rất mất thời gian gây khó khăn cho doanh nghiệp, đề nghị hỗ trợ để giảm thiểu thủ tục này (cấp giấy phép 1 lần cho tàu theo kế hoạch tàu lập sẵn thời gian lâu hơn).</p> <p>- Các quy định cho tàu VR-SB hiện vẫn đang chồng chéo, ví dụ Cảng vụ đường thủy nội địa cho phép tàu hoạt động 24/24 trong khi Cảng vụ hàng hải chỉ cho phép tàu chờ đầu rời cảng trước 16h.</p> <p>(Công ty TNHH Long Hưng)</p>	<p>doanh nghiệp Cục HHVN đã cho phép tàu vận chuyển hàng hóa để tạm thời phục vụ hoạt động của nhà máy. Đề nghị Công ty có văn bản đề xuất kế hoạch hàng hóa cụ thể sẽ vận chuyển trong thời gian nhất định nào đó (ví dụ như 3-6 tháng).</p> <p>Căn cứ Công văn số 686/GTVT-PCVT ngày 05/3/2002 của Bộ GTVT về cho phép tàu thuyền hành trình ban đêm trên luồng Vũng Tàu – Sài Gòn, chỉ cho phép tàu đầu kl.Cag có hàng mới được hành trình ban đêm.</p> <p>Theo quy định, cảng vụ ĐTNĐ, Cảng vụ Hàng hải đều bố trí làm thủ tục cho phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa trong thời gian 24/24. Tuy nhiên, trong trường hợp gặp thời tiết bất lợi do giông, bão thì cảng vụ sẽ cho phương tiện vào, rời để bảo đảm an toàn.</p>
23	<p>1. Về thủ tục hành chính:</p> <p>- Thủ tục nhập/xuất cho tàu SB, cho thuyền viên tại các cảng vụ ĐTNĐ có phải trình báo biên phòng cửa khẩu hay không? Nếu bắt buộc phải trình báo biên phòng cửa khẩu, đề nghị cơ quan biên phòng cửa khẩu cử cán bộ làm việc tại cảng vụ ĐTNĐ để tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp, tránh việc đi lại khó khăn cho thuyền viên đi làm thủ tục; Nếu không phải trình báo, đề nghị có văn bản thông báo cụ thể cho doanh nghiệp.</p> <p>- Đề nghị Cảng vụ Hàng hải Cần Thơ nên mở thêm đại diện cảng vụ tại Trà Vinh để cho thuyền viên, doanh nghiệp có thể làm thủ tục tại Trà Vinh thay vì lên Cần Thơ, do khoảng cách quá xa.</p> <p>2. Về việc cấp giấy phép cho tàu SB:</p> <p>- Đề nghị Cục Đăng kiểm xem xét dùng 1 loại Giấy phép chứng nhận an toàn khả năng đi biển cho tàu SB thay vì cấp Giấy A.TKT&B.VMT như hiện nay.</p>	<p>1. Về thủ tục hành chính:</p> <p>- Theo quy định của pháp luật về giao thông đường thủy nội địa, không có quy định trình báo Bộ đội Biên phòng. Việc trình báo Bộ đội Biên phòng (nếu có) là thủ tục kiểm soát biên phòng do Bộ đội Biên phòng thực hiện</p> <p>Ngày 11/11/2015 Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã có văn bản số 2535/CTĐTNĐ-PCTTr gửi Bộ Tư lệnh Bộ đội Biên phòng xem xét và có ý kiến trả lời kiến nghị của doanh nghiệp về vấn đề này;</p> <p>- Ngày 24/8/2015, Cục Hàng hải Việt Nam đã có Quyết định số 803/QĐ-CHHVN về việc thành lập Đại diện Cảng vụ hàng hải Cần Thơ tại Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh và đã triển khai làm thủ tục tàu từ ngày 12/11/2015. Do đó, doanh nghiệp có thể làm thủ tục cho tàu tại Đại diện cảng vụ.</p> <p>2. Về việc cấp giấy phép cho tàu SB:</p> <p>- Theo quy định hiện hành, đối với tàu biển thi khi cấp GCN an toàn khả năng đi biển sẽ đi kèm với rất nhiều loại giấy tờ khác. Đối với</p>

	<p>- Đề nghị Cục Đăng kiểm xem xét lại việc tính dung tích cho tàu SB đặc biệt là đối với những tàu hạ biên hạ tải từ tàu biển xuống tàu SB để tránh cho Doanh nghiệp phải chi phí cho việc hoa tiêu lai dắt. (<i>Công ty TNHH Trường Nguyên</i>)</p>	<p>tàu SB thì chỉ cần một loại giấy GCN ATKT&BVMT. - Liên quan đến dung tích của tàu SB đã đang áp dụng Quy chuẩn QCVN 72:2013/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy phạm phân cấp đóng phương tiện thủy nội địa trong đó đã có quy định rõ về việc áp dụng đo dung tích cho tàu SB. Đề thông nhất thông số này trong các quy chuẩn quốc gia, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã đưa việc này vào nội dung sửa đổi QCVN 72:2013/BGTVT năm 2015.</p>
24	<ol style="list-style-type: none"> Đề nghị quy định cho phép tàu SB được chạy cất thẳng trên Vịnh Bắc Bộ giống như tàu hạn chế II, III. Đề có nghị hướng dẫn đối với việc đóng tàu VR-SB chờ dầu trọng tải đến 8000 DWT. Đề nghị hỗ trợ doanh nghiệp khi một số cảng từ chối tàu VR-SB vào làm hàng như Lọc dầu Dung Quất, Cảng kho xăng dầu... (<i>Công ty TNHH Hải Nam</i>) 	<ol style="list-style-type: none"> Tàu mang cấp VR-SB là phương tiện thủy nội địa nên ổn định, sức bền, trang thiết bị, mạn khô, trang bị an toàn, thông tin liên lạc chỉ đảm bảo an toàn cho hoạt động đến 12 hải lý, vì vậy không thể chạy thẳng ở vịnh Bắc Bộ như phương tiện biển hạn chế II, III. Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 72:2013/BGTVT áp dụng cho các phương tiện thủy nội địa có lượng chiếm nước, có chiều dài đến 140 m, không không chế trọng tải. Vì vậy, nếu công ty như cầu đóng phương tiện này thì phải có thiết kế được thẩm định theo QCVN 72:2013/BGTVT. Trong quá trình đóng mới phương tiện phải được cơ quan đăng kiểm giám sát theo quy định. Vì lý do an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường nghiêm ngặt, theo quy định của Công ty TNHH MTV Lọc hóa dầu Bình Sơn, tất cả các tàu vào cảng xăng dầu phải đáp ứng được bộ câu hỏi VIQ (các tàu VR-SB không đáp ứng được yêu cầu). Cục HHVN đã có Văn bản số 1803/CHHVN-VTDVHH ngày 12/5/2015 Công ty đề nghị Công ty xem xét xây dựng quy trình chính sách kiểm tra đối với tàu VR-SB.
25	<ol style="list-style-type: none"> Thời gian đăng kiểm hiện nay kéo dài vì lý do không có đăng kiểm viên thực hiện (tại Chi cục đăng kiểm Vĩnh Long) do đó ảnh hưởng đến năng suất, hiệu quả và thời gian kinh doanh của doanh nghiệp. Đề nghị làm rõ thời gian lên đà một lần là 2 năm hay 5 	<p>1+2 Về ý kiến thời gian đăng kiểm hiện nay kéo dài vì lý do không có đăng kiểm viên thực hiện (tại Chi cục đăng kiểm Vĩnh Long): Cục ĐKVN đã cử cán bộ đến làm việc với Công ty Phước Vinh và Chi cục Đăng kiểm Vĩnh Long. Tại buổi làm việc, sau khi nghe trình bày</p>

<p>năm/lần</p> <p>3. Đề nghị xem xét lại việc đóng phí cảng vụ hai lần cho một chuyến hành trình (từ cảng vụ vùng tàu – cảng vụ tại Vĩnh Long) (<i>Công ty Phước Vinh</i>)</p>	<p>của các bên, phía Cục ĐKVN đã giải thích về thời gian kiểm tra và cấp giấy chứng nhận của đăng kiểm là hoàn toàn phù hợp với quy định, phía Công ty Phước Vinh nhất trí với phân giải thích của Cục ĐKVN và sẽ báo đăng kiểm kiểm tra phương tiện vào thời gian trong tuần để không bị kéo dài do ngày nghỉ cuối tuần.</p> <p>- Về vấn đề thiếu nhân sự (đăng kiểm viên) tại Chi cục đăng kiểm Vĩnh Long: Cục ĐKVN đã bố trí đăng kiểm viên đảm bảo yêu cầu của chủ phương tiện.</p> <p>- Về thời gian kiểm tra trên đả: theo quy định hiện hành đối với tàu vỏ thép, thời gian lên đả không quá 36 tháng một lần, trong định kỳ 5 năm phải lên đả hai lần, một trong hai lần lên đả phải trùng với đợt kiểm tra định kỳ.</p> <p>3. Ngày 26/10/2015, Cảng vụ hàng hải Tp Hồ Chí Minh đã thành lập đoàn công tác gồm đại diện Cảng vụ ĐTNĐ KV3, KV4; Chi cục Đăng kiểm 6, Chi cục Đăng kiểm Vĩnh Long làm việc với Doanh nghiệp. Sau khi xem xét các tài liệu, biên lai thu phí do doanh nghiệp cung cấp, Đoàn kiểm tra phát hiện 01 trường hợp thu phí hai lần tại hai bến do Cảng vụ Đường thủy nội địa Vĩnh Long quản lý đối với cùng 1 phương tiện trong 1 ngày.</p> <p>Qua đó Đoàn đã hướng dẫn và trao đổi cụ thể các nội dung do Doanh nghiệp kiến nghị, Đoàn đề nghị Doanh nghiệp tiếp tục phối hợp và cung cấp kịp thời các nội dung vướng mắc khó khăn trong quá trình hoạt động để các cơ quan quản lý nhà nước giải quyết kịp thời giúp doanh nghiệp kinh doanh thuận lợi (Văn bản số 52/BC-CVHHTPHCM-TTHH ngày 28/10/2015 của CVHH Tp Hồ Chí Minh).</p>
<p>26</p>	<p>Do thời gian cho giấy phép qua biên giới VN-CPC đối với hàng xăng dầu chỉ có 60 ngày hiệu lực. Do vậy, gặp khó khăn cho kinh doanh, nên đề nghị xem xét ủy quyền</p> <p>1. Thời hạn Giấy phép vận tải thủy qua biên giới giữa Việt Nam và Campuchia cho phương tiện nhóm III trở hàng hóa nguy hiểm được quy định tại điểm a, khoản 2, Điều 15, Hiệp định giữa Chính phủ</p>

cho đơn vị phía dưới để thực hiện cấp phép hoặc tăng thời gian giấy phép lên 6 tháng.
(Công ty Vận tải xăng dầu Đồng Tháp)

nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải đường thủy; do vậy việc điều chỉnh thời hạn của phương tiện chở hàng nguy hiểm lên 6 tháng, thì phải thực hiện thông qua bằng con đường ngoại giao để Chính phủ 2 nước đàm phán và đề nghị sửa đổi, bổ sung Hiệp định.

2. Về giảm thời gian của thủ tục hành chính trong việc cấp phép vận tải thủy qua biên giới:

Hiện nay, việc cấp phép vận tải qua biên giới đang được doanh nghiệp vận tải gửi kết hợp qua thư điện tử, giấy phép được chuyển phát nhanh đến doanh nghiệp vận tải, phí cấp phép được thực hiện chuyên khoản. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đang xây dựng dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 cơ chế hải quan một cửa quốc gia đối với việc cấp phép vận tải qua biên giới Việt Nam-Campuchia, đến ngày 15/12/2015 đi vào hoạt động (Người dùng chỉ cần 4 bước để hoàn thành việc nộp và nhận kết quả của các thủ tục hành chính bao gồm: 1. Đăng ký tài khoản doanh nghiệp trực tuyến; 2. Đăng nhập và nộp hồ sơ trực tuyến; 3. Nộp phí thẩm định trực tuyến; 4. Nhận kết quả trực tuyến.) do vậy thời gian làm thủ tục hành chính trong cấp phép vận tải thủy nội địa qua biên giới sẽ thuận lợi hơn cho doanh nghiệp, không có khoảng cách về vị trí địa lý.

Mặt khác, phía bạn Campuchia, Bộ Giao thông công chính CPC ban hành Thông tư số 537/MPWT ngày 07/12/2012 và giao Tổng cục Vận tải cấp giấy phép cho phương tiện thủy nội địa qua biên giới, do vậy việc cấp phép phải tương xứng giữa 2 bên, để Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và Tổng cục Vận tải Campuchia thường có trao đổi tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải thủy qua biên giới và cùng nhau giải quyết các vấn đề phát sinh trong giao thương vận tải đường thủy giữa hai bên.

NỘI DUNG IV: KIẾN NGHỊ KHÁC (4 câu hỏi)

27	<p>Theo Công văn số 1146/BGTVT-VT ngày 28/1/2015 của BGTVT, các tàu VR-SB phải trang bị phao vô tuyến chỉ báo sự cố qua vệ tinh (S.EPIRB) và phải có giấy phép dài hạn. Tuy nhiên đối với tàu biển hoạt động tuyến nội địa, việc trang bị S.EPIRB chỉ yêu cầu đối với tàu có GT từ 300 trở lên và tàu khách. Do đó việc yêu cầu trang bị S.EPIRB cho tất cả PTTND cấp VR-SB đang có sự bất cập giữ tàu biển và PTTND cấp VR-SB.</p>	<p>Cục Đăng kiểm Việt Nam đã đề xuất với Bộ GTVT việc bị trang bị S.EPIRB chỉ yêu cầu đối với phương tiện có GT từ 300 trở lên và tàu khách. Nội dung đề xuất này sẽ được bổ sung vào Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 72:2013/BGTVT.</p>
28	<p>1. Đề nghị tạo điều kiện cho các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam có điều kiện hoạt động kinh doanh tốt không chỉ tại các cảng biển mà còn tại các cảng sông. Cần xem xét lại tính kết nối giữa các cảng sông và cảng biển đặc biệt tại Hải Phòng và đồng bằng sông Cửu Long.</p> <p>2. Cần rà soát phân chia trách nhiệm giữa Cảng vụ hàng hải và Cảng vụ đường thủy nội địa (<i>Hiệp hội Cảng biển Việt Nam</i>)</p>	<p>1. Các tuyến đường thủy nội địa, cảng thủy nội địa phía Bắc đã được cải tạo nâng cấp theo dự án WB6, (cảng sông Việt Trì và khu vực Ninh Bình- Ninh Phúc). Ở đồng bằng sông Cửu Long cũng được cải tạo nâng cấp theo dự án WB5</p> <p>Bộ GTVT đã và đang chi đạo quyết liệt đặc biệt vấn đề kết nối giữa cảng thủy nội địa và cảng biển như dự án WB5, WB6, dự án logistic tuyến Cái Mép – Thị Vải – Hồ Chí Minh. Đồng thời, Bộ GTVT cũng đã tổ chức nhiều Hội nghị, hội thảo về phát triển kết nối giữa các phương thức vận tải tại khu vực Đồng bằng sông Hồng và Đồng bằng sông Cửu Long, để nghiên cứu đưa ra các giải pháp phát triển hài hòa giữa các phương thức.</p> <p>2. Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đường thủy nội địa đã ký quy chế phối hợp số 1562/QCPH-CHHVN-CĐTNDVN ngày 25/4/2015. Định kỳ, Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tổ chức giao ban, tổng kết để đánh giá quá trình triển khai quy chế và phối hợp rà soát tránh sự chồng chéo trong quản lý nhà nước giữa hai lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa.</p>
29	<p>Cần nâng cấp tuyến Cửa Tiểu; tuyến sông Đuống, sông Kinh Thầy để tăng cường tính kết nối, vận tải bằng đường thủy nội địa (<i>Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn</i>)</p>	<p>Tuyến sông Đuống, sông Kinh Thầy đã được đầu tư, cải tạo, nâng cấp trong Dự án Phát triển giao thông vận tải khu vực đồng bằng Bắc Bộ (dự án WB6). Theo đó hành lang tuyến đường thủy nội địa số 1 (Quảng Ninh – Việt Trì qua sông Đuống), bắt đầu từ Quảng Ninh đi</p>

		<p>theo luồng tuyến ven biển, qua kênh Hà Nam, qua các sông Bạch Đằng, Cấm, Hãn, Kinh Thầy, Thái Bình, Duống và sông Hồng với cảng Việt Trì được đầu tư, cải tạo, nâng cấp cơ bản đã đạt tiêu chuẩn luồng cấp II. Hiện tại quá trình triển khai thi công cơ bản đã hoàn thành; luồng tuyến sẽ đảm bảo chuẩn tắc Hct = 3,2m; B=80m, riêng cầu Duống có tính không thấp $H \geq 3,5m$ với tần xuất nước 5%; Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã phối hợp với nhà đầu tư đề xuất dự án nâng cấp cầu để các phương tiện lưu thông qua cầu được thông suốt, an toàn.</p> <p>- Tuyên cử Tiểu: hiện nay, Bộ GTVT đang giao Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức, quản lý, bảo đảm cho tàu đến 5000DWT hoạt động.</p>
30	<p>Thông tư 47 đề nghị xem xét lại nội dung phân nhóm phương tiện đặc biệt phương tiện chở khách nhóm 3 có tổng công suất máy chính 150 sức ngựa vì thực tế là có rất nhiều phương tiện nhóm này lắp máy trên 300 sức ngựa (<i>Công ty Hoàng Châu</i>)</p>	<p>Quy định phân nhóm phương tiện theo Thông tư số 47/2015/TT-BGTVT ngày 14/9/2015 của Bộ Giao thông vận tải là rất khoa học và phù hợp với thực tiễn của công tác quản lý cũng như sự phát triển của đội tàu (phương tiện) thủy nội địa hiện nay.</p> <p>- Với trường hợp cụ thể như phản ánh của quý Công ty thì phương tiện được nêu trên thuộc nhóm phương tiện quy định tại điểm a khoản 3 Điều 18 của Thông tư số 47/2015/TT-BGTVT.</p> <p>- Việc áp dụng định biên đối với phương tiện theo quy định điểm a khoản 3 Điều 18 của Thông tư số 47/2015/TT-BGTVT không bị điều chỉnh với công suất máy trên phương tiện là bao nhiêu sức ngựa.</p>