

Số: 8081 /BC- BGTVT

Hà Nội, ngày 21 tháng 7 năm 2017

BÁO CÁO

Giải trình, tiếp thu ý kiến các Bộ, ngành, địa phương về Dự thảo Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải

Kính gửi: Bộ Tư pháp

Thực hiện Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng Dự thảo Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải (sau đây gọi tắt là Dự thảo Nghị định) thay thế Nghị định số 93/2013/NĐ-CP ngày 20 tháng 8 năm 2013 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông hàng hải, đường thủy nội địa.

Trong quá trình soạn thảo Dự thảo Nghị định, Bộ Giao thông vận tải đã tiến hành khảo sát, tổng kết, đánh giá tình hình tổ chức thực hiện Nghị định số 93/2013/NĐ-CP ở các đơn vị trực tiếp xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải và giao thông đường thủy nội địa như: Cảng vụ Hàng hải, Thanh tra hàng hải... Đồng thời Bộ Giao thông vận tải cũng tiến hành rà soát các văn bản quy phạm pháp luật liên quan, tổ chức họp để lấy ý kiến đóng góp của các đơn vị trong ngành.

Ngày 01 tháng 06 năm 2017, Bộ Giao thông vận tải đã gửi Dự thảo Nghị định tới các Bộ, ngành, cơ quan và tổ chức liên quan xin ý kiến góp ý tại công văn số 5849/BGTVT-PC.

Trên cơ sở ý kiến góp ý của các Bộ, ngành, địa phương, Bộ Giao thông vận tải đã nghiên cứu, tiếp thu hoặc giải trình đối với các ý kiến cụ thể như sau:

I - Ý kiến chung:

1. Về hồ sơ, thể thức, kỹ thuật trình bày Dự thảo Nghị định:

- Ý kiến của một số Bộ, ngành, địa phương về hồ sơ, thể thức, kỹ thuật trình bày văn bản tại Dự thảo Nghị định, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu và chỉnh sửa hợp lý.

2. Về một số nội dung khác:

- Bộ Quốc phòng: đề nghị bổ sung thẩm quyền xử phạt của Bộ Tư lệnh Bộ đội biên phòng, cụ thể: Khoản 1, Khoản 2; Điểm a Khoản 4; Điểm a, Điểm b Khoản 5; Điểm a, Điểm b Khoản 6 Điều 8; Các điểm b, d, đ, g Khoản 1; các Điểm a, b, c, đ

Khoản 2; Điểm a, b Khoản 4 Điều 10; Khoản 3, Khoản 4, Điều 17; Khoản 1; Điểm c Khoản 3; Khoản 4, Khoản 5, Khoản 6 Điều 26; Khoản 1; Điểm 3 Khoản 5 Điều 27; các hành vi vi phạm hành chính khác được Bộ đội biên phòng phát hiện tại vùng nước cảng biển trong khu vực biên giới biển có liên quan trực tiếp đến chức năng, nhiệm vụ, thẩm quyền của Bộ đội biên phòng quy định tại các điều 28, 29, 30, 32, 34, 36 của Dự thảo. Bộ Giao thông vận tải bảo lưu quan điểm không bổ sung thẩm quyền xử phạt của Bộ Tư lệnh Bộ đội biên phòng, bảo đảm tách bạch rõ ràng chức năng nhiệm vụ của BTL Bộ đội biên phòng và các cơ quan, lực lượng có liên quan, tránh tình trạng cùng một hành vi vi phạm tại vùng nước cảng biển lại do hai cơ quan có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính tiến hành xử phạt.

- Bộ Quốc phòng, UBND tỉnh Kiên Giang: đề nghị rà soát thống nhất cụm từ “đối với mỗi hành vi vi phạm sau đây” hoặc “đối với một trong các hành vi sau đây”. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và thống nhất cụm từ “đối với mỗi hành vi vi phạm sau đây”.

- Bộ Quốc phòng:

+ Rà soát, đối chiếu hành vi vi phạm hành chính trong dự thảo Nghị định với Nghị định 162/2013/NĐ-CP, tránh tình trạng cùng một hành vi được quy định tại hai Nghị định. Bộ Giao thông vận tải cho rằng phạm vi điều chỉnh tại Dự thảo Nghị định và Nghị định 162/2013/NĐ-CP là không giống nhau. Dự thảo Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi xảy ra tại vùng nước cảng biển và khu vực quản lý của cảng vụ hàng hải; trong khi đó, Nghị định 162/2013/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi xảy ra trên vùng biển, đảo và thềm lục địa của nước CHXHCN Việt Nam.

+ Đối với biện pháp khắc phục hậu quả đề nghị chỉnh lý theo hướng “Buộc nộp số lợi bất hợp pháp có được do hành vi vi phạm hành chính...: để phù hợp với Điểm i, Khoản 1, Điều 28, Luật XLVPHC. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và chỉnh sửa hợp lý tại Dự thảo Nghị định.

- Bộ Công thương đề nghị: Nghiên cứu, bổ sung quy định và chế tài đối với hành vi không đảm bảo an toàn phòng chống cháy, nổ của các phương tiện vận tải hàng hải hoạt động trong lĩnh vực du lịch đường thủy. Bộ Giao thông vận tải tiếp tục rà soát và chỉnh sửa hợp lý tại Dự thảo Nghị định.

- **UBND tỉnh Thừa Thiên Huế:**

+ Đề nghị xem xét sửa đổi lại khung xử phạt đối với hành vi tàu thuyền không có giấy phép rời cảng cuối cùng theo quy định (Khoản 5 Điều 26), hành vi tàu thuyền hoạt động không đúng vùng được phép hoạt động theo quy định (Khoản 10 Điều 27), hành vi vi phạm quy định về bố trí định biên an toàn tối thiểu (Khoản 4 Điều 30) theo hướng thuộc thẩm quyền xử phạt của Giám đốc Cảng vụ hàng hải vì dự thảo Nghị định quy định mức xử phạt những hành vi này đối với tàu thuyền có dung tích từ 500GT trở lên không thuộc thẩm quyền xử phạt của Giám đốc Cảng

vụ, dẫn đến khó khăn trong quá trình xử phạt như phải trình Cục Hàng hải Việt Nam hoặc UBND tỉnh ra quyết định xử phạt. Bộ Giao thông vận tải xây dựng Nghị định quy định thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính cho các lực lượng có liên quan, không chỉ áp dụng cho riêng cảng vụ hàng hải.

+ Đề nghị bổ sung hành vi vi phạm của các tổ chức, cá nhân và phương tiện khi hoạt động trong vùng đất cảng mà không chấp hành đầy đủ các quy định có liên quan của pháp luật để đảm bảo công tác quản lý, phù hợp với Khoản 3 Điều 112 Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ Luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải. Thực tế tại khu vực cảng biển, tình trạng các thiết bị xếp, dỡ hàng hóa (máy xúc lật, máy ủi, cần cầu...) đã hết hạn đăng kiểm hoặc không có đăng ký, đăng kiểm, thợ vận hành, người điều khiển phương tiện, thiết bị không có bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn... tiềm ẩn nhiều nguy cơ gây mất an toàn trong xếp, dỡ hàng hóa của tàu thuyền cũng như gây khó khăn trong công tác quản lý của Cảng vụ hàng hải. Bộ Giao thông vận tải đã rà soát và bổ sung các quy định hình thức xử phạt và biện pháp khắc phục hậu quả đối với các hành vi vi phạm về tải trọng phương tiện; xếp, dỡ hàng hóa; bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn của người điều khiển phương tiện tại Dự thảo Nghị định.

+ Đề nghị xem xét lại mức xử phạt vi phạm hành chính đối với cùng một hành vi vi phạm quy định tại Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải và Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường thủy nội địa để hạn chế trường hợp các tàu biển tránh bị xử phạt cao sẽ vào cảng thủy nội địa. Ví dụ: đối với hành vi vi phạm "*không có giấy phép rời cảng cuối cùng*" của tàu từ 500 GT đến dưới 3.000 GT, mức xử phạt tối đa khi vào cảng biển là 40 triệu đồng (Điểm c Khoản 5 Điều 26 dự thảo Nghị định) nhưng khi vào cảng thủy nội địa là 3 triệu đồng (Điểm c Khoản 2 Điều 24 Nghị định số 132/2015/NĐ-CP ngày 25/12/2015 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa).

Trong quá trình rà soát Nghị định 93/2013/NĐ-CP và Nghị định số 132/2015/NĐ-CP, Tổ Biên tập đã thống nhất xây dựng Nghị định thay thế Nghị định số 93/2013/NĐ-CP theo hướng sau:

+ Bổ sung tại Dự thảo Nghị định thay thế Nghị định số 93/2013/NĐ-CP các hành vi vi phạm của phương tiện thủy nội địa chưa được quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP.

+ Xây dựng mức phạt tiền và hình thức xử phạt vi phạm hành chính trên cơ sở chia nhỏ dung tích của tàu thuyền thành 04 mức (dưới 200 GT; từ 200 GT đến 500 GT; từ 500 GT đến dưới 3.000 GT và từ 3.000 GT trở lên), bảo đảm phù hợp đối với mọi loại đối tượng như phương tiện thủy nội địa, tàu biển.

+ Bảo đảm mức phạt tiền tối đa trong lĩnh vực thủy nội địa (không quá 75.000.000 đồng) và hàng hải (không quá 100.000.000 đồng) được quy định tại Luật Xử lý vi phạm hành chính.

- Sở GTVT Khánh Hòa đề nghị bổ sung quy định xử phạt vi phạm hành chính đối với tô chức, cá nhân đăng ký kinh doanh vận tải đa phương thức trong đó có lĩnh vực hàng hải. Bộ Giao thông vận tải đã rà soát, chỉnh sửa lại quy định về hành vi, hình thức xử phạt và biện pháp khắc phục hậu quả đối với vi phạm về sử dụng giấy phép và điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức tại Điều 42 Dự thảo.

II. Các ý kiến cụ thể đối với dự thảo Nghị định

1. Tại Điều 2

Bộ Ngoại Giao: Khoản 2, Điều 2, đề nghị sửa cụm từ “trong phạm vi lãnh thổ, vùng tiếp giáp lãnh hải” thành “trong phạm vi lãnh thổ, lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải”. Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu và chỉnh sửa hợp lý tại Dự thảo Nghị định.

2. Tại Điều 3

Bộ Ngoại giao: Điều 3 Dự thảo Nghị định quy định thời hiệu xử phạt đối với vi phạm hành chính về xuất cảnh, nhập cảnh của tàu thuyền, thuyền viên và hành khách là 02 năm. Tuy nhiên, tại Điểm a Khoản 1 Điều 6 Luật Xử lý vi phạm hành chính chỉ quy định thời hiệu xử phạt 02 năm đối với hành vi sản xuất, xuất khẩu, nhập khẩu, kinh doanh hàng hóa. Như vậy, quy định như Dự thảo là không bảo đảm tính hợp pháp.

Bộ Giao thông vận tải cho rằng hoạt động xuất cảnh, nhập cảnh của tàu thuyền, thuyền viên và hành khách là hoạt động mang tính đặc thù và cần thiết quy định thời hiệu xử phạt là 02 năm để tránh việc bỏ lọt hành vi vi phạm. Bên cạnh đó, đây là quy định đã được thực hiện liên tục và ổn định từ khi Nghị định số 93/2013/NĐ-CP có hiệu lực thi hành cho đến nay.

3. Tại Điều 4

Bộ Quốc phòng: đề nghị tách riêng điều quy định về nguyên tắc áp dụng mức phạt tiền trong xử phạt vi phạm hành chính và thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính, không quy định chung với Điều 4 Dự thảo. Bộ Giao thông vận tải cho rằng Điều 4 Dự thảo là điều quy định riêng về các hình thức xử phạt vi phạm hành chính và biện pháp khắc phục hậu quả. Nội dung về thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính và thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính được tách riêng và quy định tại Chương 3 Dự thảo Nghị định

Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn: Điểm b Khoản 2, đề nghị không quy định hình thức xử phạt bổ sung “*cấm sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề tại Việt Nam*” đối với thuyền viên nước ngoài vì Luật Xử lý vi phạm hành chính

(Luật XLVPHC) không quy định hình thức xử phạt này, cũng không giao Chính phủ quy định hình thức xử phạt khác ngoài 05 hình thức xử phạt đã được quy định tại Điều 21 Luật XLVPHC.

- Hiệp hội Doanh nghiệp Logistics VN: Điểm b Khoản 2, đề nghị sửa “Đối với thuyền viên nước ngoài làm việc trên tàu thuyền nước ngoài, hình thức xử phạt bổ sung quy định tại Điểm a Khoản này được thay thế bằng hình thức cấm sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề tại Việt Nam với thời hạn tương ứng” thành “Đối với thuyền viên nước ngoài làm việc trên tàu thuyền nước ngoài, hình thức xử phạt bổ sung quy định tại Điểm a Khoản này được thay thế bằng hình thức cấm sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề tại Việt Nam với thời hạn tương ứng *từ 01 tháng đến 24 tháng*”.

Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu tiếp thu ý kiến của Hiệp hội Doanh nghiệp Logistics Việt Nam.

Khoản 5, Điều 4: Bộ Quốc phòng đề nghị tách ra thành điều riêng về giải thích từ ngữ, vì nội dung của Khoản 5 Điều 4 Dự thảo là giải thích từ ngữ, không thuộc nội hàm điều chỉnh của Điều 4 – Hình thức xử phạt vi phạm hành chính và biện pháp khắc phục hậu quả. Bộ Giao thông vận tải cho rằng Khoản 5 Điều 4 quy định việc xử phạt vi phạm hành chính theo dung tích tàu thuyền và cách quy đổi trong trường hợp giấy chứng nhận tàu thuyền không ghi dung tích (*đây không phải là nội dung giải thích từ ngữ*).

4. Tại Điều 5

- Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn: Điều 5 Dự thảo đã được quy định tại Nghị định 165/2013/NĐ-CP ngày 12/11/2013 của Chính phủ quy định về quản lý, sử dụng và danh mục các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ được sử dụng để phát hiện hành vi vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông và bảo vệ môi trường, do đó, không nhất thiết phải quy định lại vấn đề này trong Dự thảo Nghị định.

Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau: Điều 5 là cụ thể hóa quy định tại K1, K2 Điều 64 Luật XLVPHC và Điều 9, 10 Nghị định 165/2013/NĐ-CP. Qua tham chiếu các Nghị định xử phạt VPHC trong các lĩnh vực, đều quy định nội dung về sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ trong xử phạt VPHC.

(Cụ thể, Tham khảo K4, Đ79, Nghị định 46/2016/NĐ-CP quy định xử phạt VPHC trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt).

5. Tại Điều 7 (Điều 8 Dự thảo mới)

Sở GTVT Ninh Bình: đề nghị bổ sung hình thức xử phạt bổ sung đối với tổ chức, cá nhân vi phạm Khoản 1, Khoản 2 Điều 7 từ 03 lần trở lên bằng hình thức thu hồi Giấy phép đăng ký kinh doanh. Bộ Giao thông vận tải cho rằng quy định như Dự thảo là đã đủ sức răn đe và bảo đảm được tính nghiêm minh của pháp luật.

6. Tại Điều 10 (Điều 11 Dự thảo mới)

- Sở GTVT tỉnh Hà Tĩnh: Khoản 3, đề nghị bổ sung cụm từ “*Không có hoặc không thực hiện đầy đủ phương án bảo đảm an toàn hàng hải đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt*”. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và đã chỉnh sửa tại Dự thảo Nghị định.

- UBND tỉnh Kiên Giang: Khoản 6, đề bảo đảm công trình thi công kịp tiến độ, đề nghị chỉ đình chỉ thi công cho đến khi khắc phục được sự cố và thực hiện đầy đủ phương án bảo đảm an toàn hàng hải đã được các cơ quan có thẩm quyền phê duyệt. Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu và chỉnh sửa hợp lý tại Dự thảo Nghị định.

- UBND tỉnh Thừa Thiên Huế: Điểm a, Khoản 1, đề nghị bỏ hành vi “*Không có trang thiết bị cứu sinh hoặc trang thiết bị cứu sinh không phù hợp theo quy định*” vì hành vi này chỉ áp dụng đối với tàu thuyền, đã được quy định tại Điểm g Khoản 6 Điều 27 của Dự thảo (Vi phạm quy định về an toàn, an ninh, trật tự, vệ sinh đối với các hoạt động liên quan đến tàu thuyền). Bộ Giao thông vận tải bảo lưu quan điểm vì theo quy định hiện hành, việc trang bị thiết bị cứu sinh không chỉ áp dụng đối với tàu thuyền mà còn áp dụng đối với các cảng.

- Bộ Tài nguyên và Môi trường: Điểm đ Khoản 1, Điểm c Khoản 4, Khoản 5: đề nghị không quy định hoặc viện dẫn các quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực bảo vệ môi trường. Bộ Giao thông vận tải bảo lưu và cho rằng đây là những quy định đặc thù liên quan đến hành vi gây ô nhiễm môi trường trong quá trình xây dựng mới hoặc cải tạo, nâng cấp cảng biển hoặc khi xây dựng, lắp đặt các công trình, thiết bị khác ảnh hưởng đến an toàn hàng hải tại vùng nước cảng biển. Bên cạnh đó, Điểm đ Khoản 1, Điểm c Khoản 4 là các quy định được thực hiện liên tục và ổn định từ khi Nghị định 93/2013/NĐ-CP có hiệu lực thi hành cho đến nay.

- Bộ Công thương: Khoản 5, đề nghị tăng mức phạt để bảo đảm tính răn đe, đồng thời tham khảo Nghị định 179/2013/NĐ-CP để quy định chế tài đối với hành vi vi phạm quy định về xả nước thải có chứa thông số môi trường nguy hại dựa trên lưu lượng, mức độ xả thải. Qua tham khảo Nghị định 155/2016/NĐ-CP của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực bảo vệ môi trường (thay thế Nghị định 179/2013/NĐ-CP), Bộ Giao thông vận tải nhận thấy quy định mức phạt và chế tài xử phạt như Dự thảo Nghị định là hợp lý và bảo đảm không vượt quá mức phạt tiền tối đa trong lĩnh vực hàng hải quy định tại Điểm đ, Khoản 1, Điều 24 Luật XLVPHC.

7. Tại Điều 11 (Điều 12 Dự thảo mới)

Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn: đề nghị xem xét vì trùng với quy định tại Điều 41, Điều 42 Nghị định 167/2013/NĐ-CP quy định xử phạt VPHC trong lĩnh vực an ninh, trật tự, an toàn xã hội; phòng, chống tệ nạn xã hội, phòng cháy chữa cháy... Bộ Giao thông vận tải bảo lưu và giữ nguyên Điều này vì đây là

quy định xử phạt vi phạm hành chính về phòng chống cháy, nổ tại cảng biển có tính đặc thù. Bên cạnh đó, nội dung các hành vi vi phạm, hình thức và mức xử phạt quy định tại Điều 11 Dự thảo Nghị định không trùng với quy định tại Điều 41, 42, Nghị định 167/2013/NĐ-CP.

8. Tại Điều 12 (Điều 13 Dự thảo mới)

- UBND tỉnh Kiên Giang: Điểm a, b Khoản 3, đề nghị bổ sung cụm từ “trong khu vực vùng đất cảng” vào trước từ “theo quy định”. Bộ Giao thông vận tải tiếp và chỉnh lý theo hướng chỉ đề cập cụm từ “trong khu vực vùng đất cảng” tại tên Điều, trong nội dung không cần đề cập nữa.

- Sở GTVT Quảng Ninh: đề nghị sửa Điều 12, Điều 14 (Điều 13, Điều 15 Dự thảo mới) cho phù hợp với các Điều 24, 28 và 30 Nghị định 46/2016/NĐ-CP. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và xây dựng các Điều 12, 14 (Điều 13, Điều 15 Dự thảo mới) trên cơ sở tham khảo và bảo đảm thống nhất hành vi, mức phạt và hình thức xử phạt với Điểm l Khoản 1, Khoản 2, Điểm e Khoản 4 Điều 28, Điều 33, Khoản 6 Điều 70 Nghị định 46/2016/NĐ-CP.

9. Tại Điều 14 (Điều 15 Dự thảo mới)

- UBND tỉnh Kiên Giang: Điều 14 (Điều 15 Dự thảo mới), đề nghị bổ sung cụm từ “trong khu vực vùng đất cảng” vào sau từ “phương tiện”. Bộ Giao thông vận tải tiếp và chỉnh lý theo hướng chỉ đề cập cụm từ “trong khu vực vùng đất cảng” tại tên Điều, trong nội dung không cần đề cập nữa.

- Sở GTVT Quảng Ninh: đề nghị sửa Điều 12, Điều 14 (Điều 13, Điều 15 Dự thảo mới) cho phù hợp với các Điều 24, 28 và 30 Nghị định 46/2016/NĐ-CP. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và xây dựng các Điều 12, 14 (Điều 13, Điều 15 Dự thảo mới) trên cơ sở tham khảo và bảo đảm thống nhất hành vi, mức phạt và hình thức xử phạt với Điểm l Khoản 1, Khoản 2, Điểm e Khoản 4 Điều 28, Điều 33, Khoản 6 Điều 70 Nghị định 46/2016/NĐ-CP.

- Sở GTVT Thanh Hóa đề nghị bổ sung hình thức xử phạt đối với hành vi xếp hàng hóa lên xe ô tô mà không ký xác nhận việc xếp hàng hóa vào giấy vận tải theo quy định. Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu và chỉnh sửa hợp lý tại Dự thảo Nghị định.

10. Tại Điều 15 (Điều 16 Dự thảo mới)

- UBND Hải Phòng đề nghị: Tên Điều: bỏ cụm từ “người ngồi trên xe ô tô”; Khoản 5: Đề nghị bỏ cụm từ “trên đường”. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và chỉnh sửa tại Dự thảo Nghị định.

- Sở GTVT Thanh Hóa, Bộ Tư pháp: Điểm a, b, Khoản 6, đề nghị chỉnh sửa câu chữ và biên độ thời gian tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và đã chỉnh sửa trên cơ sở tham chiếu Khoản 12, Điều 5, Nghị định 46/2016/NĐ-CP.

- Thanh tra Chính phủ: đề nghị tăng mức xử phạt đối với hành vi vi phạm nồng độ cồn. Bộ Giao thông vận tải xây dựng Điều này trên cơ sở tham khảo, thống nhất mức phạt và hình thức xử phạt với quy định tại Khoản 3; Điểm a và đ Khoản 6; Điểm a Khoản 7; Điểm b và đ Khoản 8; Điểm a Khoản 9 và Khoản 12 Điều 5 Nghị định 46/2016/NĐ-CP.

- UBND Đà Nẵng đề nghị xem xét làm rõ con người, phương pháp, phương tiện và quy trình có liên quan đến việc xử phạt VPHC đối với hành vi vi phạm tại Điều này; đồng thời quy định rõ việc định lượng vận tốc quá giới hạn quy định tại vùng đất cảng hoặc lượng cồn trong máu người điều khiển phương tiện cao hơn mức quy định, vì hiện nay lực lượng cảng vụ chưa được quy định trang bị, thiết bị phục vụ cho công tác trên. Bộ Giao thông vận tải cho rằng Điều này đã quy định rõ việc định lượng vận tốc quá giới hạn và lượng cồn trong máu người điều khiển phương tiện. Bên cạnh đó, Dự thảo Nghị định này quy định thẩm quyền xử phạt VPHC của rất nhiều cơ quan, không chỉ quy định riêng cho cảng vụ hàng hải.

11. Tại Điều 16 (Điều 17 Dự thảo mới)

- Bộ Tài nguyên và Môi trường: Điểm b Khoản 4 “*Không có kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu được cấp có thẩm quyền phê duyệt theo quy định*”, đề nghị không quy định hoặc viện dẫn các quy định xử phạt VPHC trong lĩnh vực BVMT. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và đã bỏ quy định này tại Dự thảo Nghị định.

Khoản 7, đề nghị bổ sung biện pháp khắc phục hậu quả đối với hành vi vi phạm quy định tại Khoản 3 Điều này. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và đã bổ sung Điểm b tại Khoản 7 “*b) Buộc thực hiện đầy đủ Kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu được cấp có thẩm quyền phê duyệt*”.

- Bộ Tài chính: Điểm c Khoản 2, đề nghị làm rõ hơn hành vi “*hành vi không thực hiện đầy đủ kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu được cấp có thẩm quyền phê duyệt theo quy định*”. Bộ Giao thông vận tải nhận thấy quy định như Dự thảo là đã rõ ràng.

12. Tại Điều 17 (Điều 18 Dự thảo mới)

Sở GTVT Ninh Bình: đề nghị tăng mức phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với các hành vi vi phạm tại Khoản 2 (a) *Xây dựng công trình làm giảm hoặc mất tác dụng của công trình hàng hải; b) Đánh bắt, nuôi trồng thủy hải sản trong vùng nước trước cầu, bến cảng, khu nước, vùng nước, luồng hàng hải, hành lang an toàn bảo vệ luồng hàng hải và những khu vực khác trong phạm vi bảo vệ công trình hàng hải; c) Lấn chiếm phạm vi bảo vệ công trình hàng hải...*. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và đã chỉnh sửa tại Dự thảo Nghị định.

13. Tại Điều 18 (Điều 20 Dự thảo mới)

- Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn: Khoản 1, đề nghị tăng mức xử phạt. Bộ Giao thông vận tải đã rà soát và chỉnh lại mức phạt tiền theo hướng giảm

xuống, bảo đảm thống nhất về hành vi, mức phạt và hình thức xử phạt với quy định tại Điều 13 Nghị định 121/2013/NĐ-CP.

- Bộ Tài nguyên và Môi trường: Điểm c Khoản 4, đề nghị không quy định hoặc viện dẫn các quy định xử phạt VPHC trong lĩnh vực BVMT. Bộ Giao thông vận tải bảo lưu và đề nghị giữ nguyên vì đây là quy định đặc thù.

14. Tại Điều 23 (Điều 25 Dự thảo mới)

Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đề nghị bổ sung nội dung liên quan đến “*bốc dỡ, lưu kho hàng hóa*”. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và đã bổ sung Điểm b tại Khoản 1 Điều này.

15. Tại Điều 25 (Điều 27 Dự thảo mới)

Hiệp hội chủ tàu VN: Khoản 1 “1. Đối với hành vi vi phạm của tàu thuyền khi đến cảng thực hiện việc thông báo, xác báo *chậm* hơn thời gian quy định; “, đề nghị làm rõ thế nào là “*chậm*”. Bộ Giao thông vận tải cho rằng không nên quy định cứng nhắc là chậm bao giờ, bao ngày... Quy định như hiện nay sẽ trao cơ quan thẩm quyền xử phạt xác định hành vi trên cơ sở tình huống, vụ việc cụ thể.

16. Tại Điều 26 (Điều 28 Dự thảo mới)

- UBND TP. Hải Phòng, Bộ Quốc Phòng: Khoản 1 đề nghị bổ sung cụm từ “*thuyền viên*” và sửa: “*danh sách thuyền viên, hành khách theo quy định*”. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và bổ sung tại Khoản 1 Điều này.

- Bộ Quốc Phòng: Khoản 3, đề nghị bổ sung Điểm d: “*Không cung cấp hoặc cung cấp không đầy đủ thông tin về vũ khí, vật liệu nổ, người trốn trên tàu theo quy định*”. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và bổ sung một điểm tại Khoản 3 Điều này.

Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và đã bỏ nội dung “*Buộc bổ sung giấy tờ và hoàn thành thủ tục theo quy định đối với các hành vi vi phạm quy định tại các Khoản 1, 3 và 6 Điều này*” tại Khoản 8.

17. Tại Điều 26 (Điều 28 Dự thảo mới)

- UBND Thừa Thiên Huế: Khoản 4, đề nghị bổ sung: “*Phạt tiền từ... đối với những người không có nhiệm vụ lên, rời tàu trước khi hoàn thành thủ tục vào và sau khi hoàn thành thủ tục rời* theo quy định”. Bộ Giao thông vận tải bảo lưu và giữ nguyên, vì đây là quy định áp dụng đối với tàu xuất nhập cảnh.

18. Tại Điều 27 (Điều 29 Dự thảo mới)

- Thanh tra CP có ý kiến mức phạt còn quá thấp chưa đủ sức răn đe; đề nghị tăng mức xử phạt VPHC đối với hành vi quy định tại Điều này. Bộ Giao thông vận tải cho rằng mức xử phạt tiền đối với các hành vi vi phạm quy định tại Điều này là phù hợp và bảo đảm tính răn đe của pháp luật.

- Bộ Tư pháp: Điểm h, Khoản 4, đề nghị mô tả rõ hành vi “*h) Không bố trí hoặc bố trí sĩ quan an ninh tàu biển không đúng quy định*”. Bộ Giao thông vận tải cho rằng quy định như Dự thảo là đã rõ ràng.

19. Tại Điều 28 (Điều 30 Dự thảo mới)

- Hiệp hội chủ tàu VN đề nghị vi phạm này chỉ cần hướng dẫn, nhắc nhở, không nên quy định xử phạt. Bộ Giao thông vận tải bảo lưu và đề nghị giữ nguyên để bảo đảm tính răn đe của pháp luật.

- Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn: đề nghị bỏ vì trùng với quy định tại Điều 41, 42 Nghị định 167/2013/NĐ-CP quy định xử phạt VPHC trong lĩnh vực an ninh, trật tự, an toàn xã hội; phòng, chống tệ nạn xã hội, phòng cháy chữa cháy.. Trường hợp cơ quan chủ trì bảo lưu ý kiến thì cần giải trình rõ lý do đặc thù. Bộ Giao thông vận tải cho rằng đây là quy định đặc thù và các hành vi quy định tại Điều này không trùng với Điều 41, 42 Nghị định 167/2014/NĐ-CP.

20. Tại Điều 30 (Điều 32 Dự thảo mới)

- Bộ Tư pháp: Điểm b Khoản 2, đề nghị mô tả rõ hành vi “*b) Sử dụng trang thiết bị cứu sinh, cứu thủng, phòng, chống cháy, nổ của tàu không đúng quy định*”. Bộ Giao thông vận tải cho rằng quy định như Dự thảo là đã rõ ràng.

- Thanh tra Chính phủ: Khoản 3, đề nghị tăng mức xử phạt đối với hành vi vi phạm nồng độ cồn.

- Bộ Tư pháp: Khoản 3, đề nghị làm rõ quy định nồng độ cồn lấy ở đâu?

Bộ Giao thông vận tải cho rằng quy định xử phạt vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm nồng độ cồn là đủ sức răn đe. Bên cạnh đó, quy định “nồng độ cồn trong máu hoặc hơi thở vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc vượt quá 0,25 miligam/1 lít khí thở” được xây dựng bảo đảm sự phù hợp và tuân thủ quy định của Công ước và Bộ luật STCW 78/95, sửa đổi Manila 2015.

- UBND tỉnh Thừa Thiên Huế: Khoản 4, đối với hành vi “*tàu thuyền không bố trí đủ định biên an toàn tối thiểu*”, đề nghị quy định mức xử phạt vi phạm hành chính tăng dần theo chức năng, nhiệm vụ của từng chức danh, cụ thể như sau:

- + Thiếu chức danh thủy thủ, thợ máy...: xử phạt vi phạm một khung;
- + Thiếu sỹ quan, đại phó: xử phạt vi phạm một khung;
- + Thiếu máy trưởng, thuyền trưởng: xử phạt vi phạm một khung.

Bộ Giao thông vận tải thống nhất kết cấu trong Dự thảo Nghị định là quy định mức xử phạt vi phạm hành chính và tính chất nguy hiểm của hành vi vi phạm theo dung tích tàu thuyền.

21. Tại Điều 31 (Điều 33 Dự thảo mới)

Điểm d, K1, Hiệp hội chủ tàu VN: Điểm d Khoản 1, đề nghị làm rõ thế nào là “*kịp thời*” trong quy định “Không thông báo *kịp thời* cho Cảng vụ hàng hải khi phát hiện thấy sự sai lệch, hư hỏng của các báo hiệu hàng hải tại vùng nước cảng biển và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải”. Bộ Giao thông vận tải cho rằng quy định này chỉ có thể mang tính định lượng, không thể định tính vì như thế sẽ cứng nhắc và không khả thi

22. Tại Điều 35 (Điều 38 Dự thảo mới)

- Bộ Tư pháp: đề nghị làm rõ căn cứ pháp lý.

- Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn: đề nghị bỏ vì trùng với quy định tại Điều 14 Nghị định 132/2015/NĐ-CP của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa.

Bộ Giao thông vận tải xây dựng quy định dựa trên căn cứ thực tế, bất cập hiện nay. Bên cạnh đó, quy định tại Điều này không trùng với quy định tại Điều 14 Nghị định 132/2015/NĐ-CP vì đây là quy định xử phạt đối với vi phạm quy định về niên hạn của phương tiện thủy nội địa khi vào, rời và hoạt động tại cảng biển (không phải cảng bến thủy nội địa).

23. Tại Điều 36 (Điều 39 Dự thảo mới)

- UBND tỉnh Thừa Thiên Huế: Điểm a, Khoản 2 “*Bố trí thuyền viên làm việc trên tàu thuyền không có đủ chứng chỉ hành nghề, số thuyền viên hoặc có chứng chỉ hành nghề nhưng hết hiệu lực hoặc bố trí chức danh thuyền viên không phù hợp với chứng chỉ hành nghề của thuyền viên*”, đề nghị quy định mức phạt tăng dần đối với từng nhóm chức danh như trên (thủy thủ, sỹ quan, thuyền trưởng...) tương ứng với tính chất nghiêm trọng của hành vi vi phạm khi chức danh đó không được bố trí thuyền viên có chứng chỉ phù hợp theo quy định.

Bộ Giao thông vận tải thống nhất kết cấu trong Dự thảo Nghị định là quy định mức xử phạt vi phạm hành chính và tính chất nguy hiểm của hành vi vi phạm theo dung tích tàu thuyền.

24. Tại Điều 44 (Điều 42 Dự thảo mới)

- UBND TP. Hải Phòng: Điểm b, Khoản 3 và Điểm b, Khoản 4: đề nghị sửa “hải lý” thành “hải lý/giờ” vì đơn vị đo tốc độ trong hàng hải là hải lý/giờ.

Điểm b, Khoản 5: UBND TP. Hải Phòng đề nghị sửa: “Tước quyền sử dụng Giấy phép khả năng chuyên môn hoa tiêu hàng hải của ~~hoa tiêu hàng hải~~ có thời hạn..... đối với hành vi vi phạm quy định tại *Điểm a*, Khoản 4 Điều này”. Lý do: phù hợp với mức độ vi phạm của hoa tiêu quy định tại Điểm a, Khoản 4.

Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và đã chỉnh sửa hợp lý tại Dự thảo Nghị định.

- Thanh tra Chính phủ: Khoản 3, đề nghị tăng mức xử phạt đối với hành vi vi phạm nồng độ cồn.

- Bộ Tư pháp: Khoản 3, đề nghị làm rõ quy định nồng độ cồn lấy ở đâu?.

Bộ Giao thông vận tải cho rằng quy định xử phạt vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm nồng độ cồn là đủ sức răn đe. Bên cạnh đó, quy định “nồng độ cồn trong máu hoặc hơi thở vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc vượt quá 0,25 miligam/1 lít khí thở” được xây dựng trên cơ sở tham khảo quy định của Công ước và Bộ luật STCW 78/95, sửa đổi Manila 2015.

25. Tại Điều 45 (Điều 43 Dự thảo mới)

Bộ Công Thương đề nghị rà soát tên gọi các loại giấy phép cho chính xác; đồng thời xem lại vì có sự chông chéo với hành vi quy định tại Điều 8, Nghị định 185/2013/NĐ-CP ngày 15/11/2013 quy định xử phạt VPHC trong hoạt động thương mại, sản xuất, buôn bán hàng giả, hàng cấm và bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng và điểm c khoản 2 Điều 13 Nghị định 50/2017/NĐ-CP ngày 01/6/2016 quy định về xử phạt VPHC trong lĩnh vực kế hoạch và đầu tư. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và chỉnh sửa hợp lý, bảo đảm thống nhất về mức phạt và hình thức xử phạt với quy định tại Điều 8 Nghị định 185/2013/NĐ-CP và Khoản 2 Điều 13 Nghị định 50/2017/NĐ-CP.

26. Tại Điều 49

Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đề nghị bỏ vì trùng với Nghị định 49/2016/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 109/2013/NĐ-CP quy định xử phạt VPHC trong lĩnh vực quản lý giá, phí, lệ phí, hóa đơn. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và đã bỏ quy định này.

27. Tại Điều 50

Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đề nghị bỏ vì trùng với Nghị định 49/2016/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 109/2013/NĐ-CP quy định xử phạt VPHC trong lĩnh vực quản lý giá, phí, lệ phí, hóa đơn.

Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và đã bỏ quy định này.

28. Tại Điều 51

Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đề nghị bỏ vì trùng với Nghị định 49/2016/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 109/2013/NĐ-CP quy định xử phạt VPHC trong lĩnh vực quản lý giá, phí, lệ phí, hóa đơn. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và đã bỏ quy định này.

29. Tại Điều 52 (Điều 46, 47 Dự thảo mới)

Bộ Tài nguyên và Môi trường: Khoản 2 “*Không đáp ứng tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường khi tiến hành đóng mới, sửa chữa tàu biển*”: đề nghị không quy định hoặc viện dẫn các quy định xử phạt VPHC trong lĩnh vực BVMT. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và chỉnh sửa hợp lý tại Dự thảo Nghị định.

30. Tại Điều 53 (Điều 48 Dự thảo mới)

Bộ Tài nguyên và Môi trường: Khoản 2 đề nghị không quy định hoặc viện dẫn các quy định xử phạt VPHC trong lĩnh vực BVMT. Bộ Giao thông vận tải đã rà soát và cho rằng đây là quy định đặc thù; các hành vi vi phạm quy định tại Khoản này không trùng lặp với các quy định xử phạt VPHC trong lĩnh vực BVMT.

31. Tại Điều 61 (Điều 56 Dự thảo mới)

Bộ Quốc phòng: đề nghị bổ sung thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính cho chiến sĩ Cảnh sát biển. Bộ Giao thông vận tải cho rằng tại Điều 61 Dự thảo đã quy định rõ người có thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính bao gồm người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải, trong đó đã có lực lượng cảnh sát biển.

32. Tại Điều 66 (Điều 61 Dự thảo)

Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn: đề nghị bổ sung thẩm quyền xử phạt của lực lượng CAND đối với các hành vi vi phạm về phòng, chống cháy nổ tại cảng cạn. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và chỉnh sửa hợp lý tại Dự thảo Nghị định.

III. Các ý kiến về Phụ lục ban hành kèm theo:

UBND tỉnh Bến Tre đề nghị rà soát và bổ sung mẫu biên bản, ví dụ: mẫu biên bản xác minh tình tiết vụ việc vi phạm (Đ59 Luật XLVPHC); mẫu tạm giữ tang vật, phương tiện, giấy phép, chứng chỉ hành nghề nhưng không áp dụng hình thức phạt tịch thu (Đ126 Luật XLVPHC); mẫu gia hạn tạm giữ (Điều 125 Luật XLVPHC). Đây là các mẫu biên bản hướng dẫn Luật Xử lý vi phạm hành chính, UBND tỉnh Bến Tre cần rà soát, tiếp tục kiến nghị Chính phủ rà soát, sửa đổi trong Nghị định số 81/2013/NĐ-CP ngày 19/7/2013 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Xử lý vi phạm hành chính.

Trên đây là ý kiến tổng hợp giải trình, tiếp thu của Bộ Giao thông vận tải về ý kiến của các Bộ, ngành và địa phương đối với Dự thảo Nghị định gửi Bộ Tư pháp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- TTr Nguyễn Văn Công (để b/c);
- Công TTĐT Bộ GTVT (để đăng tải);
- Lưu: VT, PC.

**TL. BỘ TRƯỞNG
KT. VỤ TRƯỞNG VỤ PHÁP CHẾ
PHÒNG TƯ TRƯỞNG**



Nguyễn Hồng Việt