

Số: **4815** /CHHVN-VTDVHH

Hà Nội, ngày **24** tháng 11 năm 2015

V/v trả lời các kiến nghị, khó khăn,
vướng mắc trong hoạt động của tàu
VR-SB trên tuyến ven biển

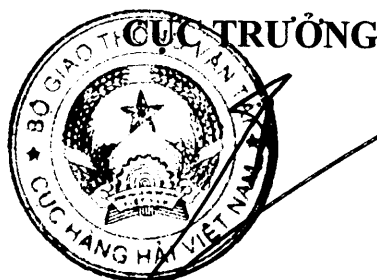
Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Thực hiện ý kiến chỉ đạo tại Văn bản số 949/TB-BGTVT ngày 04/11/2015 của Bộ Giao thông vận tải về Thông báo kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Nhật tại Hội nghị Sơ kết 01 năm triển khai tuyến vận tải ven biển, Cục Hàng hải Việt Nam đã tổng hợp các câu hỏi liên quan đến vướng mắc, khó khăn được kiến nghị tại Hội nghị cũng như bằng văn bản của doanh nghiệp, hiệp hội, tổ chức và trả lời các câu hỏi tại phụ lục gửi kèm theo văn bản này. Đối với câu hỏi liên quan của các Cảng vụ hàng hải, Cục Hàng hải Việt Nam sẽ có văn bản hướng dẫn, chỉ đạo cụ thể tới từng cảng vụ.

Cục Hàng hải Việt Nam kính báo cáo Bộ Giao thông vận tải./7

Nơi nhận:

- Như trên;
- Vụ Vận tải;
- Các Phòng: PC, ATANHH, ĐKTBT, TC, KHĐT, CTHH;
- Các Cảng vụ HH;
- Phòng HTQT (đăng website);
- Lưu: VT, VTDVHH.



Nguyễn Xuân Sang

BẢNG TỔNG HỢP CÂU HỎI VÀ TRẢ LỜI
HỘI NGHỊ SƠ KẾT 01 NĂM TRIỂN KHAI TUYẾN VẬN TẢI VEN BIỂN
(Kèm theo Văn bản số 4815/CHHVN-VTDVHH ngày 24/11/2015 của Cục HHVN)

Stt	Nội dung vướng mắc, khó khăn	Nội dung trả lời
Nội dung I: Sử dụng tàu lai, hoa tiêu		
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.</p> <p><i>(Công ty Cổ phần Dương Đông Sài Gòn)</i></p>	<p>Hiện nay, theo quy định tại Khoản 15 Điều 4 Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải, quy định: 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. Theo quy định tại Thông tư số 61/2013/TT-BGTVT ngày 31/12/2013 của Bộ GTVT Ban hành quy chuẩn quốc gia về Quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa, quy định tàu VR-SB là phương tiện thủy nội địa, do vậy khi hoạt động trong vùng nước cảng biển phải thực hiện Chế độ hoa tiêu bắt buộc theo quy định tại Khoản 1 Điều 64 Nghị định số 21/2012/NĐ-CP và các vùng hoa tiêu bắt buộc đối với các tàu thuyền phải sử dụng hoa tiêu được quy định tại Điều 5 Thông tư số 58/2011/TT-BGTVT ngày 28/11/2011 của Bộ Giao thông vận tải.</p> <p>Tuy nhiên, để phù hợp với thực tiễn của tàu VR-SB hoạt động trên tuyến ven biển cần quy định cụ thể về việc bắt buộc hoa tiêu đối với tàu VR-SB, 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.</p>
2	Trước khi chuyển cấp VR-SB, tàu chở dầu	Trước khi chuyển cấp lên tàu VR-SB, tàu của doanh nghiệp là tàu

	<p>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.</p> <p><i>(Công ty CP Cung ứng nhiên liệu Thành Trung)</i></p>	<p>cấp VR-SI và vùng hoạt động của tàu VR-SI chỉ được phép hoạt động trong vùng SI theo quy định tại Thông tư số 61/2013/TT-BGTVT ngày 31/12/2013 của Bộ GTVT Ban hành quy chuẩn quốc gia về Quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa (Vùng SI, gồm: Tuyến Cửa Ông - Móng Cái; Tuyến Hải Phòng - đảo Cát Bà (kênh Cái Tráp - vịnh Hạ Long - đảo Cát Bà); Vịnh Hạ Long - đảo Cát Bà; Các cửa sông đổ ra biển; Các vụng, vịnh kín (trừ vùng nước trong vịnh Hạ Long và vịnh Bái Tử Long) và trên Giấy chứng nhận ATKT và BVMT phương tiện thủy nội địa chỉ ghi thông số tải trọng, không ghi GT do vậy việc căn cứ GT để bố trí hoa tiêu dẫn tàu gặp nhiều khó khăn. Khi chuyển cấp lên tàu VR-SB, đa số các tàu đều được ghi thông số GT, được phép hoạt động trên tuyến ven biển cách bờ hoặc nơi trú ẩn không quá 12 hải lý, tàu thường xuyên hoạt động trên luồng hàng hải, vùng nước cảng biển nơi mật độ tàu thuyền lớn hơn, tiềm ẩn các nguy cơ tai nạn hàng hải hơn, bắt buộc các tàu VR-SB phải tuân thủ theo các quy định của pháp luật hàng hải đối với 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>
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</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</p>

	<p>khó khăn cũng như vẫn đảm bảo an toàn cho phương tiện.</p> <p><i>(Công ty TNHH Trường Nguyên)</i></p>	<p>đối với từng luồng lạch cụ thể và giảm 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 HHVN 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><i>(Công ty CP Vận tải thủy Chiến Công)</i></p>	<p>Cục Hàng hải Việt Nam đã có văn bản số 2879/CHHVN-VTDVHH ngày 17/7/2015 yêu cầu 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 tại cảng biển: luồng, thủy triều, dòng chảy, sóng gió... tại vùng nước.</p> <p>Hiện nay, Cục HHVN cũng đang xin ý kiến góp ý đối với dự thảo Phương án sử dụng tàu lai dắt tại cảng biển, (Văn bản số 3748/CHHVN-VTDVHH ngày 14/9/2015) trong đó có điều chỉnh các quy định về sử dụng tàu lai cho phù hợp đối với chiều dài, cũng như tính năng của tàu (trong đó có xem xét đối với tàu có 2 máy) khi vào và rời cầu.</p>
5	<p>Tàu của công ty đang cập mạn tàu lớn làm hàng (tàu dầu) gặp thời tiết xấu cảng vụ yêu</p>	<p>Thu phí hoa tiêu căn cứ theo Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC ngày 04/11/2008 của Bộ Tài chính ban hành quy định về phí, lệ phí hàng</p>

	<p>cầu tàu rời ra, chi phí hoa tiêu lúc này do bên nào chịu?</p> <p><i>(Công ty CP Thương mại vận tải Trung Dũng)</i></p>	<p>hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải. Việc cảng vụ điều động tàu rời cặp mạn khỏi tàu dầu do thời tiết xấu là để bảo đảm an toàn hàng hải cho chính tàu đang cặp mạn và tàu dầu, giảm thiểu nguy cơ va chạm, tai nạn, gây tràn dầu... dịch vụ hoa tiêu hàng hải là dịch vụ công ích và phí hoa tiêu là nguồn thu của NSNN được sử dụng để đặt hàng chi dịch vụ công ích hoa tiêu, vì vậy trường hợp này, chủ tàu phải chịu các chi phí hoa tiêu phát sinh theo quy định.</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.</p> <p><i>(Công ty Cổ phần Hùng Khánh)</i></p>	<p>Việc thu phí hoa tiêu, lai dắt phải theo quy định, đối với phí hoa tiêu thu theo Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC, đối với phí lai dắt thu theo giá được đơn vị cung cấp dịch vụ lai dắt đăng ký kê khai. Do đó nếu tàu của công ty 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 cặp cầu là vi phạm các quy định khi tàu đó bắt buộc phải có hoa tiêu, tàu lai.</p>
<p>Nội dung II: Định biên và bằng cấp, chứng chỉ thuyền viên</p>		
7	<p>Theo quy định hiện nay, đối với tàu lai dắt 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.</p> <p><i>(Công ty lai dắt Sài Gòn)</i></p>	<p>Định biên an toàn tối thiểu của tàu biển được quy định tại Thông tư số 11/2012/TT-BGTVT ngày 12/4/2012 của Bộ GTVT 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 và Thông tư số 51/2013/TT-BGTVT ngày 11/12/2013 của Bộ GTVT về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 11/2012/TT-BGTVT. Căn cứ Khoản 2 Điều 56 và Khoản 3 Điều 57 Thông tư số 11/2012/TT-BGTVT thì chủ tàu có thể căn cứ vào đặc tính kỹ thuật, cỡ tàu, mức độ tự động hoá và vùng hoạt động của tàu để đề xuất với Cục HHVN, Cơ quan đăng ký tàu biển khu vực về định biên an toàn tối thiểu của tàu mình cho phù hợp với thực tế sử dụng, khai thác tàu,</p>

		các cơ quan trên sẽ xem xét, quyết định. Cục HHVN đã có Văn bản số 4804/CHHVN-ĐKTBTV ngày 23/11/2015 chỉ đạo Chi Cục Hàng hải Việt Nam tại Tp. Hải Phòng, Tp. Hồ Chí Minh, Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng về thống nhất hướng dẫn bố trí định biên an toàn tối thiểu cho tàu lai kéo.
8	<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>	Căn cứ Điều 24 Thông tư số 56/2014/TT-BGTVT ngày 24/10/2014 của Bộ GTVT về 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 “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”. Do đó thuyền viên làm việc trên tàu phải có chứng chỉ chuyên môn phù hợp theo quy định.
Nội dung III: Thủ tục hành chính		
9	<p>1. Trong trường hợp tàu vào các cảng chưa được công bố (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>2. Các quy định cho tàu VR-SB hiện vẫn đang chồng chéo, ví dụ Cảng vụ đường thủy</p>	<p>1. Vì đây là bến cảng chưa được công bố, do vậy để tạo điều kiện cho doanh nghiệp Cục Hàng hải Việt Nam đã cho phép tàu vận chuyển hàng hóa để tạm thời phục vụ hoạt động của nhà máy. Trong thời gian tới, Cục HHVN sẽ xem xét và hỗ trợ tạo điều kiện cấp phép với thời gian dài hơn.</p> <p>2. 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</p>

	<p>nội địa cho phép tàu hoạt động 24/24 trong khi Cảng vụ hàng hải chỉ cho phép tàu chờ dầu rời cảng trước 16h00.</p> <p><i>(Công ty TNHH Long Hưng)</i></p>	<p>Tàu – Sài Gòn, chỉ cho phép tàu dầu không có hàng mới được hành trình ban đêm. Do vậy, để đảm bảo an toàn khi tàu có hàng thì Cảng vụ hàng hải sẽ không cấp phép cho tàu hành trình ban đêm trên luồng, tuy nhiên trên thực tế Cảng vụ hàng hải căn cứ điều kiện thực tế cho phép chạy lần đêm trong điều kiện thời tiết và tầm nhìn xa cho phép.</p>
10	<p>Tại các cảng vụ Đồng Nai, Vũng Tàu, An Giang chỉ cấp phép cho tàu VR-SB hoạt động đến Bình Thuận chứ không được phép chạy đến Hải Phòng, trong khi tuyến đã được công bố từ Bắc vào Nam, gây khó khăn cho doanh nghiệp.</p> <p><i>(Công ty TNHH Trường Nguyên)</i></p>	<p>Tuyến vận tải ven biển đã được Bộ GTVT công bố tại Quyết định số 2495/QĐ-BGTVT ngày 30/6/2014 từ Quảng Ninh đến Quảng Bình, ngày 05/9/2014 Bộ GTVT tiếp tục ban hành Quyết định số 3365/QĐ-BGTVT công bố tuyến vận tải ven biển từ Bình Thuận đến Kiên Giang, cùng với 02 tuyến vận tải ven biển đã được công bố, ngày 03/10/2014 Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 3733/QĐ-BGTVT về công bố tuyến vận tải ven biển từ Quảng Bình đến Bình Thuận. Ngày 16/10/2014, Bộ GTVT đã có Văn bản số 13068/BGTVT-VT về tháo gỡ khó khăn và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp kinh doanh khai thác vận tải ven biển và cho phép tàu mang cấp VR-SB được phép hoạt động trên toàn tuyến ven biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang. Cục HHVN đã có văn bản hướng dẫn các Cảng vụ hàng hải về hoạt động nói trên.</p>
11	<p>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...</p> <p><i>(Công ty TNHH Hải Nam)</i></p>	<p>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 gửi Công ty TNHH MTV Lọc hóa dầu Bình Sơn đề nghị Công ty xem xét xây dựng quy trình chính sách kiểm tra đối với tàu VR-SB.</p>
12	<p>Đề nghị xem xét lại việc đóng phí cảng vụ</p>	<p>Ngày 26/10/2015, Cảng vụ hàng hải Tp Hồ Chí Minh đã thành lập</p>

	<p>hai lần cho một chuyến hành trình (từ cảng vụ Vũng Tàu – Cảng vụ tại Vĩnh Long).</p> <p><i>(Doanh nghiệp tư nhân TM Phước Vinh, Vĩnh Long)</i></p>	<p>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>
Nội dung IV: Kiến nghị khác		
13	<p>Các tàu hoạt động trên tuyến nhưng việc chưa quản lý tàu đi đúng tuyến theo quy định. Đề nghị xem xét yêu cầu trang bị hệ thống AIS để theo dõi quản lý xác định vị trí tàu đang hành trình và cảnh báo nguy cơ tai nạn.</p> <p><i>(Cảng vụ Đường thủy nội địa Quảng Ninh)</i></p>	<p>Hiện nay, đã có 35 trạm theo dõi quản lý hoạt động tàu thuyền dọc bờ biển Việt Nam, để giám sát hoạt động tàu thuyền hoạt động đúng tuyến và thuận tiện cho việc kiểm tra kiểm soát, việc trang bị AIS đối với tàu VR-SB phù hợp với tình hình hoạt động hiện nay.</p>
14	<p>Hoạt động của các tàu VR-SB trên tuyến ven biển ngày càng phát triển, số lượng tàu ngày càng gia tăng, các tàu được đóng mới có trọng tải lớn, cơ sở hạ tầng của cảng, bến như: Cầu bến; kho bãi; thiết bị bốc xếp, hệ thống hạ tầng kết nối; tuyến luồng còn bị</p>	<p>Hiện tại, kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam cơ bản đáp ứng đối với các tàu VR-SB ra vào làm hàng, cụ thể: 31 cảng biển, trong đó có 259 bến cảng (402 cầu cảng), tổ chiều dài 59,4 km với công suất thiết kế 470 – 500 triệu tấn/năm.</p>

	<p>hạn chế, chưa được quy hoạch, đầu tư quy mô đáp ứng nhu cầu vận tải.</p> <p><i>(Cảng vụ Đường thủy nội địa Quảng Ninh)</i></p>	
15	<p>Hiện nay, tàu VR-SB có trọng tải toàn phần lớn, chạy dọc từ Quảng Ninh đến Quảng Bình có nhiều cửa sông, cửa lạch, thủy triều lên xuống khó khăn cho hoạt động vào và tránh trú bão. Đề nghị xem xét nạo vét các cửa sông, lạch.</p> <p><i>(Bộ chỉ huy bộ đội biên phòng tỉnh Quảng Ninh)</i></p>	<p>Đối với các Cửa Sông Cửa Lạch có độ sâu hạn chế thuộc địa phương hoặc Cục đường thủy nội địa quản lý. Đối với các tuyến luồng do Cục HHVN quản lý cơ bản đáp ứng tàu biển hoạt động theo quy định. Trong thời gian tới, Cục HHVN sẽ phối hợp với các cơ quan liên quan để rà soát về các tuyến luồng có nhu cầu để xem xét bố trí ưu tiên nạo vét.</p> <p>Bộ Giao thông vận tải cũng đã có quyết định số 2494/QĐ-BGTVT ngày 30/6/2014 về việc phê duyệt Quy hoạch các khu neo đậu tránh, trú bão cho tàu biển đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Quy hoạch được triển khai sẽ đáp ứng nhu cầu neo đậu tránh, trú bão của tàu thuyền</p>
16	<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><i>(Công ty TNHH Vận tải KD-XNK Trường Nguyên)</i></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>
17	<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</p>	<p>1. Hiện nay Bộ GTVT đang chỉ đạo quyết liệt đặc biệt vấn đề kết nối giữa cảng thủy nội địa và cảng biển như dự án WB5, 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</p>

	<p>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>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-CĐTNĐVN 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>
18	<p>Đề nghị Bộ xem xét, bổ sung những nội dung, chế tài xử lý cụ thể vào Nghị định 93/2013/NĐ-CP đối với những trường hợp phương tiện VR-SB không trang bị những thiết bị đảm bảo an toàn như đã quy định tại QCVN 72:2013/BGTVT. (<i>Cảng vụ ĐTNĐ Quảng Ninh</i>)</p>	<p>Hiện nay, Bộ GTVT đang giao Cục hàng hải Việt Nam xây dựng dự thảo Nghị định thay thế Nghị định số 93/2013/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải. Theo đó, sẽ xem xét nghiên cứu bổ sung các quy định liên quan đến xử phạt vi phạm hành chính đối với phương tiện VR-SB.</p>
19	<p>Giải đáp ý kiến làm thủ tục trình báo biên phòng của khẩu cho tàu khi xuất nhập tại cảng thủy nội địa, đề nghị Bộ GTVT, Cục Hàng hải Việt Nam trao đổi thống nhất với BTL Bộ đội biên phòng để đơn giản hóa thủ tục cũng như vẫn đảm bảo đúng theo quy định hiện hành của nhà nước. (<i>Đại diện Bộ tư lệnh Bộ đội Biên phòng</i>)</p>	<p>Ngày 8/10/2013, Cục Hàng hải Việt Nam đã ký Quy chế số 3527/QC-CHHVN-BTLBP giữa Cục Hàng hải Việt Nam và Bộ tư lệnh Bộ đội Biên phòng trong việc phối hợp chức năng quản lý nhà nước về hàng hải và biên phòng. Vấn đề này Cục Hàng hải Việt Nam sẽ trao đổi với Bộ tư lệnh Bộ đội Biên phòng để rà soát quy chế, giải quyết kịp thời các khó khăn vướng mắc phát sinh trong quá trình quản lý.</p>