

*Hà Nội, ngày      tháng      năm 2013*

**BÁO CÁO**  
**Tổng kết tám năm thực hiện**  
**Luật Giao thông đường thủy nội địa**  
**(2005-2012)**

Luật Giao thông đường thủy nội địa được Quốc hội thông qua và có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2005, cùng với các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành tạo thành hệ thống pháp luật khá hoàn chỉnh, làm cơ sở để các cơ quan quản lý chuyên ngành, Ủy ban nhân dân các cấp tổ chức triển khai thực hiện nhằm tạo điều kiện để hoạt động giao thông đường thủy nội địa từng bước ổn định và phát triển. Đồng thời Luật Giao thông đường thủy nội địa (Luật GTĐTND) cũng định hướng cho các tổ chức, cá nhân khai thác giao thông vận tải thủy nội địa tổ chức sản xuất kinh doanh đúng quy định của pháp luật, bảo đảm an toàn và có hiệu quả.

Quá trình triển khai thực hiện Luật GTĐTND luôn nhận được sự quan tâm của Chính phủ, sự phối hợp của các Bộ, ngành, địa phương, sự tham gia đông đảo của các tổ chức, cá nhân trong hoạt động khai thác giao thông vận tải trên đường thủy nội địa, cùng với sự ủng hộ của nhân dân ven sông. Với trách nhiệm quản lý ngành, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố đã thường xuyên chỉ đạo các cơ quan, đơn vị trực thuộc tích cực triển khai thực hiện nhiệm vụ theo quy định của Luật.

Trên cơ sở báo cáo của các Bộ, ngành liên quan và các địa phương, Bộ Giao thông vận tải tổng kết tám năm thi hành Luật GTĐTND như sau:

**I. KẾT QUẢ THỰC HIỆN**

**1. Công tác xây dựng, ban hành văn bản hướng dẫn thi hành Luật**

Sau khi Luật GTĐTND được ban hành, Chính phủ, các Bộ, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố đã xây dựng các văn bản hướng dẫn thi hành trình cơ quan có thẩm quyền ban hành. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các

Bộ, ngành liên quan trình Chính phủ ban hành 07 Nghị định, Thủ tướng chính phủ ban hành 01 Chỉ thị. Các Bộ: Giao thông vận tải, Công an, Quốc phòng, Tài chính đã ban hành hơn 73 văn bản là các quyết định, thông tư; trong đó, Bộ Giao thông vận tải ban hành 58 văn bản, Bộ Công an ban hành 07 Quyết định, Thông tư, Bộ Quốc phòng ban hành 3 Quyết định, 01 Thông tư (để hướng dẫn thực hiện Luật GTĐTND trong quân đội), Bộ Tài chính 4 Thông tư, Bộ Y tế 01 Thông tư. Theo quy định của pháp luật và trong phạm vi thẩm quyền, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã xây dựng và ban hành hàng trăm văn bản quy phạm pháp luật để quy định, hướng dẫn các tổ chức, cá nhân thực hiện những quy định của Luật GTĐTND. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật GTĐTND khá đầy đủ và thường xuyên được bổ sung, sửa đổi, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải thủy cũng như trong công tác quản lý nhà nước chuyên ngành của Bộ Giao thông vận tải và chính quyền các địa phương, đáp ứng yêu cầu quản lý hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa trong tình hình mới. Đặc biệt, Hiệp định vận tải thủy giữa Chính phủ Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia được ký kết đã mở ra triển vọng về thị trường hoạt động cho các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa.

## **2. Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật**

Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật có ý nghĩa quyết định đến kết quả triển khai thực hiện Luật GTĐTND. Nhận thức được vai trò, tầm quan trọng của công tác này, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương đã chỉ đạo các cơ quan trực thuộc tích cực triển khai công tác tuyên truyền, hướng dẫn thực hiện những quy định của Luật GTĐTND; phối hợp với Đài Tiếng nói Việt Nam, Trung ương Đoàn TNCS Hồ Chí Minh và các tổ chức chính trị - xã hội khác tổ chức tuyên truyền, vận động quần chúng, nhân dân chấp hành nghiêm những quy định của Luật GTĐTND khi tham gia giao thông. Sau hơn tám năm triển khai thực hiện, công tác tuyên truyền, phổ biến và giáo dục pháp luật về giao thông đường thủy nội địa bằng nhiều hình thức phong phú đa dạng, có ý nghĩa thiết thực và đã đạt được những kết quả cụ thể:

- Tổ chức tập huấn hướng dẫn thực hiện Luật GTĐTND và các văn bản hướng dẫn thi hành cho các đơn vị, địa phương với 329 đợt tập huấn cấp Sở, 5.802 đợt tập huấn cấp huyện, xã và trên 800 đợt tập huấn của các đơn vị thuộc các Cục quản lý chuyên ngành và đơn vị ngoài ngành với sự tham gia của gần 1 triệu lượt cán bộ, viên chức, chiến sỹ trực tiếp thực hiện nhiệm vụ quản lý, tuần tra, thanh tra; các chủ phương tiện, chủ cảng, bến...;

- In, sao tài liệu là các văn bản quy phạm pháp luật, gồm: 1 triệu cuốn Luật GTĐTND, trên 10 triệu trang văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật; hàng triệu tờ rơi, 252.555 tờ áp phích cổ động; trên 8.000 băng cát xét ghi câu hỏi, lời giải đáp về pháp luật giao thông đường thủy nội địa. Các loại tài liệu trên được chuyển đến chính quyền địa phương cơ sở, các tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động khai thác giao thông đường thủy nội địa, thông qua phương thức phát trực tiếp trên đường thủy nội địa, tại các hội nghị, hội thảo về an toàn giao thông và thông qua công tác thanh tra, tuần tra kiểm soát và xử lý vi phạm;

- Tổ chức Cuộc thi tìm hiểu Luật GTĐTND trên phạm vi toàn quốc bằng các hình thức thi viết (năm 2006), sân khấu hoá (2007- 2009). Các cuộc thi tìm hiểu Luật GTĐTND đã thu hút được hơn 200.000 người thuộc mọi tầng lớp nhân dân tham gia;

- Xây dựng trên 4.000 phóng sự phản ánh tình hình nhận thức về pháp luật và thực hiện pháp luật của các tổ chức, cá nhân ở mỗi địa phương. Tiểu phẩm về giao thông đường thủy nội địa được công diễn thông qua việc tổ chức cuộc thi tìm hiểu Luật GTĐTND; phóng sự truyền hình được phát sóng trên các Đài truyền hình trung ương và các địa phương;

- Phát động phong trào quần chúng tham gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa, đặc biệt là cuộc vận động “Văn hóa giao thông với bình yên sông nước” được tổ chức ở nhiều địa phương ven sông và đã mở chuyên mục này trên Đài Tiếng nói Việt Nam; các Cục quản lý chuyên ngành phối hợp với Văn phòng Ủy ban An toàn giao thông quốc gia triển khai thực hiện “Cuộc vận động người đi đò mặc áo phao”, nhằm tạo thói quen của người đi đò là phải mặc áo phao, tạo sự đồng thuận của xã hội về vấn đề này và để có cơ sở quy định bắt buộc việc mặc áo phao khi đi đò;

- Các đơn vị quản lý đường thủy nội địa, Cảng vụ đường thủy nội địa, Thanh tra giao thông đường thủy nội địa, Đăng kiểm, Cảnh sát đường thủy đã tổ chức hàng nghìn Hội nghị phổ biến pháp luật về giao thông đường thủy nội địa ở từng khu vực, với những chuyên đề khác nhau phù hợp với các đối tượng tham gia khai thác giao thông vận tải; tổ chức cho các chủ cảng, bến, xã, phường tiện và nhân dân sống ven sông ký cam kết thực hiện các quy định của Luật GTĐTND.

Nhìn chung, công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật giao thông đường thủy nội địa thời gian qua được tiến hành liên tục, bằng nhiều phương thức rất đa dạng, rộng khắp, có chiều sâu, với ý nghĩa thiết thực góp

phân làm chuyên biến nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật của nhân dân và các đối tượng tham gia hoạt động trên đường thủy nội địa.

### **3. Công tác xây dựng, phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông đường thủy nội địa**

Căn cứ Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông đường thủy nội địa được Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải phê duyệt, đến nay đã có 53 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương xây dựng quy hoạch phát triển chung về giao thông vận tải đường thủy nội địa của địa phương; trong đó, có 40 địa phương đã được Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phê duyệt. Trên cơ sở quy hoạch tổng thể, quy hoạch vùng và quy hoạch chi tiết, các ngành, địa phương đã triển khai đầu tư, xây dựng các công trình giao thông, công trình khác đều tuân thủ khá đầy đủ những nội dung trong quy hoạch. Vì vậy, hầu hết các công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa đều được đầu tư xây dựng, cải tạo theo hướng phát triển bền vững đáp ứng nhu cầu phát triển vận tải thủy ngày càng cao.

### **4. Công tác đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng và quản lý, bảo trì đường thủy nội địa**

Đến nay, đã tổ chức quản lý, bảo trì 6.678,6 km tuyến đường thủy nội địa quốc gia, 12.579 km tuyến đường thủy nội địa địa phương (27 tỉnh, thành phố) nâng tổng chiều dài tuyến đường thủy nội địa toàn quốc được tổ chức quản lý, khai thác là 19.257 km. So với trước khi Luật GTĐTND có hiệu lực, chiều dài tuyến đường thủy nội địa được tổ chức quản lý, khai thác đã tăng hơn 4.000 km, chủ yếu là tuyến đường thủy nội địa địa phương.

Tám năm qua, trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia đã tổ chức nạo vét trên 1,6 triệu m<sup>3</sup> bùn cát, bảo đảm chuẩn tắc kỹ thuật của luồng chạy tàu. Độ sâu chạy tàu các tuyến đường thủy nội địa quốc gia phía Bắc bảo đảm từ 2,0m đến 2,5m. Các tuyến chính phía Nam bảo đảm trên 3m, nhiều tuyến cho phép tổ chức chạy tàu ba ca liên tục, tạo điều kiện cho các chủ phương tiện bố trí lịch trình, rút ngắn thời gian chạy tàu. Công tác khảo sát, kiểm tra luồng tuyến được duy trì thường xuyên theo định ngạch đã được quy định, nắm bắt tình hình diễn biến luồng lạch; kịp thời phát hiện những thay đổi bất thường từ đó có biện pháp thích ứng để bảo đảm an toàn cho phương tiện và các công trình; hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa luôn được các đơn vị quản lý đường thủy nội địa duy trì bảo đảm chuẩn tắc kỹ thuật, tạo điều kiện cho phương tiện vận tải hoạt động được thông suốt, an toàn.

Tổng số vốn đầu tư xây dựng cơ bản cho đường thủy nội địa trung ương trong 02 năm 2011 và 2012:

- Năm 2011 là: 216 tỷ đồng, chiếm tỷ lệ 1,1% (trên tổng số 19.590 tỷ đồng vốn đầu tư xây dựng cơ bản của Bộ Giao thông vận tải);

- Năm 2012 là: 716 tỷ đồng, chiếm tỷ lệ 3,1% (trên tổng số 22.714 tỷ đồng vốn đầu tư xây dựng cơ bản của Bộ Giao thông vận tải).

Tổng số vốn sự nghiệp kinh tế đường thủy nội địa trung ương (chủ yếu dành cho công tác duy tu, bảo trì) trong 02 năm 2011 và 2012:

- Năm 2011 là: 334,4 tỷ đồng, chiếm tỷ lệ 7,2% (trên tổng số 4.650 tỷ đồng vốn sự nghiệp kinh tế của Bộ Giao thông vận tải);

- Năm 2012 là: 367,8 tỷ đồng, chiếm tỷ lệ 6,6% (trên tổng số 5.590 tỷ đồng vốn sự nghiệp kinh tế của Bộ Giao thông vận tải);

### **5. Công tác quản lý phương tiện thủy nội địa**

Phương tiện thủy nội địa thời gian gần đây phát triển mạnh, đa dạng về kiểu dáng, phong phú về chủng loại và công dụng. Một số địa phương đã có phương tiện cao tốc cánh ngầm, trang thiết bị tiên tiến, hiện đại. Theo báo cáo tổng hợp của Bộ Giao thông vận tải, năm 2007, toàn quốc có 806.577 phương tiện, trong đó:

- Phương tiện thuộc diện phải đăng ký là 500.000 chiếc (phương tiện loại nhỏ có trọng tải toàn phần đến 15 tấn chiếm tỷ lệ trên 70%, khoảng gần 400.000 chiếc, loại phương tiện này thuộc diện không phải đăng ký theo quy định của Nghị định số 40/CP ngày 05/7/1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường thủy địa);

Tính đến tháng 12/ 2012 số phương tiện đã đăng ký là 151.764 chiếc đạt tỷ lệ 34%. Số phương tiện chưa thực hiện đăng ký còn nhiều, chiếm hơn 60%, trong đó chủ yếu là các phương tiện loại nhỏ có trọng tải toàn phần từ trên 01 tấn đến dưới 15 tấn.

- Phương tiện thuộc diện phải đăng kiểm 444.142 chiếc. Tính đến tháng 9/2012 số phương tiện đã đăng kiểm là 258.080 chiếc đạt tỷ lệ 61%. Số phương tiện chưa thực hiện đăng kiểm còn nhiều nhưng chủ yếu là các phương tiện loại nhỏ có trọng tải từ 5 tấn đến dưới 15 tấn, công suất máy chính từ 5 mã lực đến dưới 15 mã lực.

Thực hiện quy định của Bộ Giao thông vận tải về đăng ký phương tiện thủy nội địa, các địa phương đã tích cực triển khai tổ chức bộ phận chuyên môn thực hiện đăng ký phương tiện cho các tổ chức, cá nhân. Ở một số địa phương có nhiều phương tiện, địa bàn rộng, Sở Giao thông vận tải đã tham mưu cho UBND cấp tỉnh ủy quyền cho UBND cấp huyện thực hiện đăng ký phương tiện

cho chủ phương tiện có hộ khẩu thường trú trên địa bàn. Do đó, chủ phương tiện làm thủ tục đăng ký đã thuận lợi hơn. Cùng với các biện pháp hành chính giúp tổ chức, cá nhân có điều kiện thuận lợi trong việc thực hiện đăng ký phương tiện của các địa phương, Chính phủ đã ban hành quy định miễn lệ phí trước bạ cho chủ phương tiện khi đăng ký, để giảm bớt chi phí cho chủ phương tiện, theo đó phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần đến 15 tấn, phương tiện có động cơ có tổng công suất máy chính đến 15 mã lực hoặc phương tiện có sức chở đến 12 người được miễn lệ phí trước bạ. Công tác đăng kiểm phương tiện được thực hiện đúng quy trình, quy phạm, do đó các phương tiện đã thực hiện đăng kiểm luôn bảo đảm trạng thái kỹ thuật an toàn.

Đến tháng 12/ 2012, có 27 tỉnh, thành phố đã ban hành văn bản quản lý hoạt động đối với phương tiện thô sơ có trọng tải toàn phần dưới 1 tấn hoặc có sức chở dưới 5 người hoặc bè, theo quy định tại khoản 4 Điều 24 Luật GTĐTND.

Đối với phương tiện của lực lượng vũ trang hoạt động trên đường thủy nội địa được Bộ Quốc phòng, Bộ Công an chỉ đạo thực hiện đăng ký, đăng kiểm với tỷ lệ đạt 100%.

## **6. Công tác quản lý, đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện**

Đây là nhân tố quan trọng góp phần quyết định đối với an toàn trong hoạt động vận tải thủy nội địa. Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, các Sở Giao thông vận tải chú trọng đến công tác đào tạo, cấp bằng, chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa. Theo số liệu của đợt tổng điều tra phương tiện và người lái phương tiện thủy nội địa năm 2007, toàn quốc có 974.399 người đang trực tiếp điều khiển phương tiện thủy nội địa. Trong đó có trên 188.000 người thuộc diện phải có bằng thuyền trưởng, máy trưởng và trên 444.000 người thuộc diện phải có chứng chỉ lái phương tiện.

Tính đến tháng 12/2012, đã có 273.484 người được cấp bằng, chứng chỉ chuyên môn, trong đó có 112.807 người được cấp bằng thuyền, máy trưởng (trong tổng số 188.000 người thuộc diện phải có bằng thuyền trưởng, máy trưởng), đạt tỷ lệ 60% và 160.677 người được cấp chứng chỉ chuyên môn (trong tổng số 444.000 người thuộc diện phải có chứng chỉ lái phương tiện), đạt tỷ lệ 36,2%.

Nhằm tạo thuận lợi trong công tác quản lý về đào tạo, cấp, đổi bằng, chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện, Bộ Giao thông vận tải đã giao Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã xây dựng Đề án Quản lý

công nghệ thông tin về cấp, đổi bằng, chứng chỉ chuyên môn. Đề án ứng dụng, công tác cấp, đổi bằng, chứng chỉ chuyên môn đã được thực hiện nhanh chóng và thuận lợi cho thuyền viên, người lái phương tiện.

Hiện tại cả nước có 37 cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện. Các cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thời gian qua đã hình thành và phát triển mạnh theo hướng xã hội hóa. Các cơ sở đào tạo đều đủ điều kiện theo quy định để đào tạo cấp các loại chứng chỉ chuyên môn và bằng thuyền trưởng hạng ba, một số cơ sở đủ điều kiện đào tạo cấp bằng thuyền trưởng hạng nhất, hạng nhì.

### **7. Công tác quản lý hoạt động tại cảng, bến thủy nội địa**

Cảng, bến thủy nội địa là đầu mối quan trọng trong vận tải thủy. Hàng năm, số cảng, bến được công bố, cấp giấy phép hoạt động đưa vào quản lý điều tăng. Hiện tại toàn quốc có 6.698 cảng, bến thủy nội địa, trong đó:

- Cảng thủy nội địa: 131 (có 13 cảng tiếp nhận tàu nước ngoài);
- Bến thủy nội địa bốc xếp hàng hóa: 4.267, số bến đã được cấp phép hoạt động là 3.715 bến (87%);
- 2.300 bến khách ngang sông, trong đó 1.957 bến được cấp giấy phép hoạt động, đạt tỷ lệ 85,08 %.

Đến nay, trong phạm vi cả nước đã thành lập 17 tổ chức Cảng vụ đường thủy nội địa, bao gồm: 4 Cảng vụ Đường thủy nội địa khu vực trực thuộc Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, 13 Cảng vụ Đường thủy nội địa của các địa phương: Quảng Ninh, Hải Phòng, TP Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Vĩnh Long, Long An, Cần Thơ, Đồng Nai, Tây Ninh, Bình Dương, Kiên Giang và Đồng Tháp và Khánh Hòa. Một số địa phương khác trên cơ sở nhu cầu và điều kiện thực tế đã thành lập Ban quản lý bến để tổ chức quản lý hoạt động cho phù hợp, các địa phương còn lại đang nghiên cứu tổ chức lực lượng Cảng vụ để đáp ứng tình hình thực tế.

Hoạt động quản lý của Cảng vụ đường thủy nội địa trong những năm qua đã phát huy hiệu lực quản lý nhà nước tại cảng, bến thủy nội địa. Hàng năm, trung bình các đơn vị Cảng vụ đường thủy nội địa đã làm thủ tục cho 410.895 lượt phương tiện vào, ra cảng, bến, với hơn 130 triệu tấn phương tiện, 65.000 lượt hành khách. Trong quá trình thực hiện chức năng, nhiệm vụ các Cảng vụ đường thủy nội địa đã tuân thủ quy trình nghiệp vụ theo quy định, bảo đảm thời gian, không gây phiền hà cho chủ phương tiện.

## 8. Hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải thủy nội địa

Trong những năm qua, luồng chạy tàu trên các tuyến vận tải đường thủy nội địa chính đã được cải thiện theo các tiêu chuẩn kỹ thuật, đặc biệt là độ sâu luồng chạy tàu, hệ thống báo hiệu được lắp đặt và duy tu, bảo dưỡng nhằm đáp ứng được nhu cầu vận tải; hệ thống cảng, bến phát triển tạo điều kiện cho phương tiện bốc xếp, trung chuyển hàng hóa, hành khách. Tuy nhiên, vận tải thủy nội địa cũng gặp không ít khó khăn, như điều kiện thời tiết, khí hậu khắc nghiệt và diễn biến bất thường; chi phí đầu vào cao, cước vận tải không tăng. Trong hoàn cảnh khó khăn chung, các doanh nghiệp, cá nhân kinh doanh vận tải biết khắc phục khó khăn, giảm chi phí đầu vào và tận dụng khai thác tối đa lợi thế để tiếp tục hoạt động và phát triển, vì vậy trong tám năm qua, sản lượng vận tải hàng hóa và hành khách của toàn ngành đều tăng cả về tấn và tấn luân chuyển, hành khách và hành khách luân chuyển, cụ thể như sau:

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	Tấn vận chuyển	triệu tấn	60	65,2	71,2	75	85	118,8	124,5
2	Tấn luân chuyển	triệu TKm	7.800	8.200	9.450	10.000	11.200	18.900	14.900
3	Khách vận chuyển	Triệu HK	180	190	208	210	215	171,1	191,9
4	Khách luân chuyển	Triệu HKKm	6.500	6.900	8.000	8.300	8.380	3.600	4.100

Tốc độ tăng trưởng trong giai đoạn từ năm 2006 đến năm 2012 cụ thể như sau:

- Về vận tải hàng hóa: tăng 5,1% về tấn, và 14,5% về T.Km;
- Về vận tải hành khách: tăng 3,9% về hành khách và 2,6% về HK.Km;

Thị phần vận tải đường thủy nội địa so với vận tải toàn ngành:

- Về hàng hóa: chiếm khoảng 17,6% về tấn và 16,3% về T.Km;
- Về hành khách: chiếm khoảng 6,8% về hành khách (HK) và 3,3% về HK.Km.

## 9. Công tác kiểm tra, xử lý vi phạm và tai nạn giao thông

### a) Công tác kiểm tra và xử lý vi phạm

Căn cứ Nghị định số 09/2005/NĐ-CP ngày 27/1/2005 (sau đó là Nghị định số 60/2011/NĐ-CP ngày 20/7/2011) của Chính phủ quy định xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, các lực lượng chức năng đã



tuần tra, kiểm soát, thanh tra, kiểm tra phát hiện hơn 1.580.000 trường hợp vi phạm, xử phạt cảnh cáo hơn 34.000 trường hợp, phạt tiền hơn 1.324.000 trường hợp, thu nộp Kho bạc Nhà nước gần 500 tỷ đồng; đình chỉ hoạt động gần 10.000 phương tiện, hơn 1.340 bến thủy nội địa; tước quyền sử dụng giấy phép hoạt động, bằng, chứng chỉ chuyên môn hơn 6.500 trường hợp. Với vai trò là lực lượng nòng cốt trong hoạt động tuần tra kiểm soát và xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, lực lượng Cảnh sát đường thủy các địa phương kiểm tra và xử phạt hơn 91% số vụ vi phạm pháp luật trên các tuyến đường thủy nội địa. Công tác thanh tra, kiểm tra, tuần tra, kiểm soát của các lực lượng chức năng trong những năm qua đã góp phần tích cực trong việc nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về giao thông đường thủy nội địa của các tổ chức, cá nhân; ngăn ngừa và đẩy lùi vi phạm và tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

#### b) Tai nạn giao thông

Tai nạn giao thông đường thủy nội địa từ năm 2005 đến năm 2012 xảy ra 1.611 vụ làm chết 1.263 người, 187 người bị thương, chìm đắm 1.459 phương tiện; ước tính thiệt hại về tài sản khoảng 162 tỷ đồng. So với những năm trước khi Luật GTĐTND có hiệu lực thi hành, số vụ tai nạn và thiệt hại do tai nạn gây ra giảm đáng kể. Thống kê số liệu tai nạn trong 4 năm khi chưa có Luật, từ năm 2001 đến năm 2004, tai nạn giao thông đường thủy nội địa đã xảy ra 1.418 vụ, làm chết 1.006 người.

Tiêu chí Năm	Số vụ tai nạn	Số người chết	Số người bị thương	Số phương tiện chìm đắm	Thiệt hại về tài sản (tỷ đồng)	Ghi chú
2001	366	208	66	167	11,6	
2002	356	208	35	285	7,6	
2003	381	287	38	334	8,6	
2004	315	303	30	294	4,5	
2005	229	164	24	198	9,4	
2006	223	213	14	195	13,7	
2007	229	171	35	174	8,4	
2008	246	135	30	214	18,5	
2009	199	180	27	180	15,0	
2010	196	146	17	185	63,0	
2011	171	146	25	181	38,0	
2012	118	108	12	13	11,0	

Tỷ lệ tai nạn giao thông đường thủy nội địa chiếm trung bình khoảng từ 1,8% đến 2,1% tổng số vụ tai nạn giao thông và khoảng 1,8% số người chết vì tai nạn giao thông.

Qua tổng hợp, phân tích tai nạn giao thông, nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông chủ yếu là do yếu tố chủ quan, chiếm tỷ lệ 76%, đó là ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông kém, kỹ năng xử lý tình huống của người điều khiển phương tiện chưa cao. Trong đó, đáng kể nhất là tình trạng chở quá số người được phép chở trên phương tiện là nguyên nhân trực tiếp của nhiều vụ tai nạn giao thông gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng. Tai nạn giao thông đường thủy nội địa nhiều năm gần đây, đặc biệt sau năm 2005 là năm Luật GTĐTND có hiệu lực thi hành đã giảm nhiều, song số vụ tai nạn nghiêm trọng vẫn còn chiếm tỷ lệ cao.

Sau tám năm thực hiện Luật GTĐTND, hoạt động giao thông đường thủy nội địa đã có nhiều chuyển biến tích cực, chiều dài tuyến đường thủy nội địa được đưa vào khai thác, quản lý tăng; hoạt động giao thông vận tải trên các tuyến được thông suốt; tình hình trật tự, an toàn trên đường thủy nội địa được cải thiện đáng kể; sản lượng, năng suất vận tải thủy nội địa ngày càng tăng, hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải thủy từng bước phát triển và ngày càng đổi mới cả về loại hình, chất lượng cũng như hiệu quả; vai trò, trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa từ Trung ương đến địa phương được nâng cao; nhận thức và hành động của các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động giao thông đường thủy nội địa đã có sự chuyển biến theo chiều hướng tích cực.

## **II. NHỮNG VIỆC CHƯA LÀM ĐƯỢC TRONG THI HÀNH LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

Bên cạnh những kết quả đạt được sau tám năm thực hiện Luật GTĐTND, trong quá trình triển khai thực hiện Luật còn có những tồn tại, biểu hiện ở một số nội dung sau:

### **1. Công tác xây dựng văn bản quy phạm pháp luật**

Công tác xây dựng, ban hành một số văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật GTĐTND còn chưa kịp thời; chất lượng một số văn bản chưa cao, có văn bản phải điều chỉnh nhiều lần. Nguyên nhân cơ bản của tình trạng trên là tình hình thực tế thay đổi, việc cập nhật để đưa ra những điều chỉnh chưa theo kịp; sự quan tâm của các cấp trong công tác ban hành văn bản chưa ngang tầm với nhu cầu cấp thiết trong quản lý, đặc biệt là chính sách đầu tư kinh phí hỗ trợ cho công tác này; việc tập huấn, bồi dưỡng kỹ năng soạn thảo văn bản cho người trực tiếp được giao nhiệm vụ soạn thảo văn bản nói riêng và cán bộ, công

chức nói chung còn chưa được chú trọng. Bên cạnh đó, việc tham gia ý kiến đóng góp ý kiến cho dự thảo văn bản chưa được các đơn vị, địa phương quan tâm, một số ý kiến đóng góp còn chung chung, thiếu cụ thể, đôi khi không mang tính khách quan.

## **2. Công tác quy hoạch phát triển giao thông đường thủy nội địa**

Công tác quy hoạch phát triển giao thông đường thủy nội địa của các địa phương chưa có sự cập nhật thống nhất, đồng bộ với quy hoạch tổng thể của Trung ương, việc triển khai xây dựng quy hoạch tại các địa phương làm còn chậm, nhiều địa phương chưa lập và phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông đường thủy, nhất là quy hoạch cảng, bến thủy nội địa và quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng dịch vụ liên quan. Vì vậy, công tác quản lý hoạt động nhà nước chuyên ngành nói chung cũng như quản lý hoạt động cảng, bến thủy nội địa nói riêng tại nhiều địa phương gặp nhiều khó khăn.

## **3. Sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước ở Trung ương và địa phương**

Sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước ở Trung ương và địa phương còn chưa được thường xuyên, liên tục; vai trò, trách nhiệm của chính quyền địa phương các cấp trong việc tổ chức thực hiện các biện pháp bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, chống lấn chiếm hành lang bảo vệ luồng và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông còn chưa được quan tâm đúng mức.

## **4. Công tác đăng ký, đăng kiểm phương tiện**

Phương tiện thuộc diện phải đăng ký, đăng kiểm nhưng chưa thực hiện đăng ký, đăng kiểm vẫn còn chiếm tỷ lệ cao, tập trung chủ yếu là các phương tiện loại nhỏ có trọng tải dưới 15 tấn, công suất máy chính dưới 15 mã lực. Nguyên nhân chính của tình trạng này là do trước khi có Luật GTĐTND các phương tiện loại nhỏ chưa quy định bắt buộc phải đăng ký, để bảo đảm an toàn và quản lý chặt chẽ hơn Luật yêu cầu phải đăng ký. Tuy nhiên, nhận thức của người dân chưa theo kịp; khi làm thủ tục đăng ký, các phương tiện này bị thiếu giấy tờ như hóa đơn, lệ phí trước bạ, hồ sơ gốc nên không thể thực hiện đăng ký vì loại phương tiện này thường tự đóng theo phương pháp dân gian mà không có thiết kế.

Mặc dù Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và một số địa phương đã giải quyết, tháo gỡ những vướng mắc bất cập, đơn giản hoá những quy định về đăng ký, đăng kiểm phương tiện, song một số địa phương chưa quan tâm đúng mức, chưa có những giải pháp quyết liệt để đẩy mạnh công tác này.

Việc ban hành văn bản quản lý an toàn đối với hoạt động của loại phương tiện quy định tại khoản 4 Điều 24 của Luật GTĐTND ở một số địa phương còn chưa thực sự được quan tâm.

### **5. Công tác quản lý đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện**

Tỷ lệ thuyền viên, người lái phương tiện chưa qua đào tạo, chưa có bằng, chứng chỉ chuyên môn theo quy định còn chiếm tỷ lệ cao. Nguyên nhân của tình trạng này là ý thức chấp hành pháp luật của người điều khiển phương tiện chưa cao, điều kiện tham gia các lớp đào tạo cũng gặp không ít khó khăn, thời gian đào tạo khá dài so với môi trường làm việc. Cơ sở đào tạo cấp bằng, chứng chỉ chuyên môn phân bố không đều trong phạm vi cả nước. Các vùng không có cơ sở đào tạo thường là các địa phương khó khăn về kinh tế nên việc đào tạo cấp bằng, chứng chỉ cho số người chưa có bằng, chứng chỉ theo quy định còn gặp nhiều trở ngại. Chính sách hỗ trợ về đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện chưa thỏa đáng, phần lớn người lái phương tiện đều có hoàn cảnh khó khăn về kinh phí.

### **6. Hoạt động của Cảng vụ đường thủy nội địa**

Tổ chức Cảng vụ đường thủy nội địa tại các cảng, bến thủy nội địa trên tuyến đường thủy nội địa địa phương chưa được phủ kín trong phạm vi cả nước. Tình trạng phương tiện vào hoạt động tại các bến chưa có tổ chức Cảng vụ đường thủy nội địa để trốn tránh sự kiểm soát theo quy định còn nhiều, chưa tạo sự thống nhất đồng bộ trong toàn bộ hệ thống.

### **7. Hoạt động vận tải thủy nội địa**

Trong hoạt động vận tải thủy nội địa, phương tiện thủy nội địa trong cả nước tuy có sự đổi mới song chưa đáng kể, chủ yếu vẫn là phương tiện loại nhỏ, tầm hoạt động ngắn, năng suất thấp; chưa đủ điều kiện để tổ chức vận tải đa phương thức. Các doanh nghiệp vận tải thủy hoạt động còn tản mạn, quá ít doanh nghiệp có tiềm lực lớn về tài chính và phương tiện cũng như khả năng tổ chức vận tải. Công tác báo cáo thống kê, tổng hợp kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải thủy chưa đồng bộ, thiếu cơ chế, chế tài về thống kê báo cáo hoạt động vận tải, hầu hết các Sở Giao thông vận tải chưa tạo lập được hệ thống thống kê của địa phương, không nắm bắt, theo dõi được kết quả vận tải của các doanh nghiệp thuộc địa bàn quản lý hoặc nếu có thì tính chính xác của số liệu rất thấp, dẫn đến việc xây dựng quy hoạch, định hướng cũng như đề xuất cơ chế chính sách phát triển vận tải thiếu tính thực tế.

## 8. Công tác thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm

Công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm đối với hoạt động khai thác giao thông đường thủy nội địa trong những năm gần đây đã được tăng cường. Tuy nhiên, hoạt động kiểm tra vẫn chưa được thực hiện thường xuyên, phủ kín do địa bàn rộng khả năng nguồn lực của các lực lượng chức năng còn hạn chế. Công tác kiểm tra chưa toàn diện, thường tập trung kiểm tra những nội dung cơ bản như giấy phép hoạt động, giấy chứng nhận đăng ký, đăng kiểm phương tiện, bằng, chứng chỉ chuyên môn, số lượng thiết bị an toàn... mà chưa quan tâm nhiều đến việc kiểm tra trách nhiệm của thuyền viên, người lái phương tiện; chưa quan tâm nhiều đến việc kiểm tra hiệu lực của giấy tờ, chất lượng hiệu lực sử dụng, vị trí để thiết bị, dụng cụ an toàn. Việc xử lý vi phạm chưa thực sự quyết liệt, chưa triệt để. Nhiều hành vi vi phạm còn bỏ sót, hình thức xử phạt bổ sung, buộc thực hiện các biện pháp khắc phục hậu quả còn chưa được áp dụng triệt để theo quy định. Bên cạnh đó, theo quy định mức xử phạt đối với những vi phạm là nguyên nhân trực tiếp tai nạn giao thông còn thấp, chưa đủ sức răn đe. Vì thế mà việc chấp hành pháp luật của một số bộ phận người tham gia giao thông chưa có sự chuyển biến tích cực.

## III. NHỮNG VƯỚNG MẮC, BẤT CẬP CỦA LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

Bên cạnh những việc chưa làm được trong quá trình thực hiện Luật GTĐTND như đã trình bày ở trên, trong nội tại văn bản Luật GTĐTND cũng bộc lộ nhiều bất cập, vướng mắc khi áp dụng trong thực tế, nhiều nội dung chưa được đề cập, điều chỉnh, cụ thể là:

### Chương I- Những quy định chung

#### a) Đường thủy nội địa

Theo quy định tại khoản 4 Điều 3 của Luật GTĐTND thì “*Đường thủy nội địa là luồng, âu tàu, các công trình đưa phương tiện qua đập, thác trên sông, kênh, rạch hoặc luồng trên hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, ven bờ biển, ra đảo, nối các đảo thuộc nội thủy của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam được tổ chức quản lý, khai thác giao thông vận tải.*”

Quy định như trên có những bất cập, hạn chế sau đây:

- *Thứ nhất*, theo quy định trên thì đường thủy nội địa chỉ trong phạm vi “luồng” (vùng nước được giới hạn bằng hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa để phương tiện đi lại thông suốt, an toàn). Tuy nhiên, trong thực tế, hoạt động giao thông đường thủy nội địa (như đi lại, quay trở, neo đậu phương tiện...) không chỉ diễn ra trên luồng, đặc biệt là phương tiện nhỏ hoạt động diễn ra khá phổ biến ở ngoài

phạm vi luồng như: khi đi trên sông rộng hoặc vào mùa lũ, phương tiện đều đi ra ngoài luồng phía giáp bờ để tránh sóng gió... Như vậy, hoạt động của phương tiện thủy nội địa diễn ra ở vùng nước này không bị điều chỉnh bởi Luật GTĐTND.

- *Thứ hai*, theo quy định trên thì đường thủy nội địa là luồng trên sông, kênh rạch, hồ, đầm, phá, vụng, vịnh được tổ chức, quản lý. Thực tế hiện nay, cả nước có hơn 80.577 km sông, kênh, rạch, trong đó có gần 42.000 km có hoạt động giao thông vận tải. Tuy nhiên, cơ quan quản lý nhà nước mới tổ chức, quản lý được hơn 19.000 km (chiếm tỷ lệ 45% số km có hoạt động giao thông giao thông đường thủy) do khó khăn về kinh phí, đặc biệt đối với các địa phương. Trong khi đó, trên các sông, kênh chưa được tổ chức quản lý, hoạt động giao thông đường thủy nội địa của nhân dân vẫn diễn ra mà không chịu sự điều chỉnh của Luật GTĐTND.

Vì vậy, khi có tai nạn liên quan đến phương tiện thủy nội địa xảy ra ở ngoài phạm vi luồng (đối với các sông kênh rạch được tổ chức quản lý) và trên các sông, kênh, rạch chưa được tổ chức, quản lý thì các cơ quan quản lý nhà nước gặp khó khăn trong việc xử lý, giải quyết vụ việc do khu vực này không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật GTĐTND.

- *Thứ ba*, theo quy định trên thì đường thủy nội địa còn là luồng ra đảo, nối các đảo thuộc vùng nội thủy. Tuy nhiên, trên thực tế, một số luồng ra đảo, nối các đảo có điều kiện khí hậu, thủy triều diễn biến phức tạp, sóng to, gió lớn (đặc biệt là các đảo xa đất liền). Do đó, đối với các luồng này, không thể áp dụng chế độ pháp lý đường thủy nội địa mà phải áp dụng chế độ pháp lý hàng hải.

- Để giải quyết bất cập nêu trên, đề nghị bổ sung trong Dự thảo Luật:

+ Áp dụng một số quy định có liên quan của Luật (*quy định về phương tiện thủy nội địa; thuyền viên, người lái phương tiện; quy tắc giao thông và tín hiệu của phương tiện; quy định về tai nạn giao thông đường thủy nội địa; cứu nạn, cứu hộ đường thủy nội địa*) đối với hoạt động giao thông trên hành lang bảo vệ luồng hoặc trên sông, kênh, rạch, hồ, đầm, phá không phải là đường thủy nội địa (Điều 1)

+ Giao cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố một số tuyến từ bờ ra đảo, nối các đảo áp dụng chế độ pháp lý đường thủy nội địa .

### **b) Khái niệm hành lang bảo vệ luồng**

Theo quy định tại khoản 5 Điều 3 của Luật GTĐTND thì “*Hành lang bảo vệ luồng là phần giới hạn của vùng nước hoặc dải đất dọc hai bên luồng để lắp đặt báo hiệu, bảo vệ luồng và bảo đảm an toàn giao thông.*”

Việc xác định hành lang bảo vệ luồng được quy định tại Điều 3 của Nghị định số 21/2005/NĐ-CP ngày 01 tháng 3 năm 2005 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật GTĐTND.

Tuy nhiên, quy định như vậy là chưa phù hợp với thực tế, bởi vì:

- Việc xác định giới hạn mép hành lang ở trên vùng nước là rất phức tạp vì hành lang luôn phải thay đổi theo sự thay đổi của luồng và *không có quy định về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật của phao cũng như việc thả phao giới hạn mép hành lang bảo vệ luồng*. Trong thực tế, việc thả phao giới hạn mép hành lang bảo vệ luồng là không khả thi. Do đó, việc xem xét để cho ý kiến đối với các dự án đầu tư xây dựng công trình, hoạt động nuôi trồng, đánh bắt thủy sản... trong phạm vi hành lang là rất khó khăn. Chính vì quy định về hành lang tại khoản 5 Điều 3 của Luật mà hơn tám năm qua việc xác định và tổ chức quản lý hành lang là không thực hiện được.

- Đối với các sông lớn, ngoài luồng, hành lang bảo vệ luồng còn có vùng nước tiếp giáp với hành lang phía trong bờ, mà ở đó đang diễn ra nhiều hoạt động, như xây dựng công trình, khai thác khoáng sản, đánh bắt thủy sản...những hoạt động trên gây tác động rất lớn đến kết cấu hạ tầng giao thông và hoạt động giao thông vận tải. Trong khi Luật chưa quy định cho cơ quan nào quản lý. Nên việc xem xét cho ý kiến để các tổ chức, cá nhân xây dựng công trình ở vùng nước này chưa thực sự được quan tâm. Nếu không được quản lý thống nhất mà để xây dựng các công trình một cách tùy tiện thì nguy cơ san lấp dòng chảy, gây ảnh hưởng tiêu cực đến kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa là không thể tránh khỏi. Thực tế, trên nhiều sông, kênh đã xảy ra tình trạng này.

Từ những phân tích, đánh giá nêu trên, cần quy định hành lang bảo vệ luồng phù hợp với thực tế. Đó là, đối với sông, kênh, rạch, hành lang bảo vệ luồng cần được xác định từ mép luồng đến mép nước.

Đối với luồng trên hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, ven bờ biển không cần quy định hành lang bảo vệ luồng, mà chỉ quy định luồng đủ rộng để phương tiện quay trở.

### **c) Hành vi bị nghiêm cấm**

Về hành vi bị nghiêm cấm khi làm việc trên phương tiện mà máu có nồng độ cồn hoặc khí thở vượt quá quy định: tại khoản 8 Điều 8 của Luật GTĐTND quy định cấm khi "*Làm việc trên phương tiện khi trong máu có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililit máu hoặc 40 miligam/1lít khí thở hoặc có các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng*". Tuy nhiên, nồng độ cồn có trong máu hoặc hơi thở được quy định tại khoản này là quá cao. Vì vậy, đề nghị tham khảo Luật Giao thông đường bộ để sửa đổi cho phù hợp.

#### **d) Giải thích thuật ngữ**

Luật GTĐTNĐ thiếu một số khái niệm, vì vậy, đề nghị bổ sung một số thuật ngữ: chủ phương tiện, vật chướng ngại, tai nạn đường thủy nội địa.

### **2. Chương II- Quy hoạch, xây dựng và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa**

#### **a) Cảng, bến thủy nội địa**

Theo quy định của Luật GTĐTNĐ thì cảng, bến thủy nội địa được viết chung vào một điều (Điều 13). Tuy nhiên, quy mô kết cấu công trình của cảng thủy nội địa và bến thủy nội địa hoàn toàn khác nhau. Hơn nữa, trong thực tế đã phát sinh thêm một loại bến đó là bến dân sinh. Đây là loại bến phục vụ cho người dân và gia đình, không dùng cho mục đích kinh doanh và chỉ tiếp nhận loại phương tiện nhỏ. Do đó, đề nghị tách nội dung về cảng thủy nội địa và nội dung về bến thủy nội địa thành hai điều riêng nhằm quy định cụ thể điều kiện cho mỗi loại công trình này.

#### **b) Thuê khai thác cảng thủy nội địa**

Bổ sung quy định này nhằm khai thác có hiệu quả nguồn vốn ngân sách.

#### **c) Nội dung bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa**

Nội dung quy định về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa tại Điều 19 của Luật GTĐTNĐ chưa thể hiện đầy đủ những việc cần thiết phải thực hiện để bảo vệ kết cấu hạ tầng, vì thế đề nghị quy định đầy đủ hơn về trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng của các tổ chức, cá nhân.

### **3. Chương III- Phương tiện thủy nội địa**

#### **Về đăng ký, đăng kiểm phương tiện**

Theo quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 24 của Luật GTĐTNĐ, phương tiện có trọng tải từ 01 tấn trở lên, phương tiện có động cơ hoặc phương tiện có sức chở từ 5 người trở lên phải đăng ký và một phần trong số đó phải đăng kiểm. Trên thực tế, phương tiện không động cơ có trọng tải đến 15 tấn hoặc công suất máy đến 15 sức ngựa, phương tiện không động cơ chở đến 12 người, phương tiện có động cơ công suất máy dưới 5 sức ngựa chở dưới 5 người chủ yếu phục vụ đời sống sinh hoạt gia đình, tham gia hoạt động trong nội đồng ở cự ly ngắn và theo thời vụ. Loại phương tiện này do nhân dân tự đóng nên không có hồ sơ theo quy định để làm thủ tục đăng ký và thực tế nhiều năm qua loại phương tiện này thực hiện đăng ký đạt tỷ lệ rất thấp, khoảng dưới 10%. Nếu quy định việc quản lý loại phương tiện nêu trên như quản lý loại phương tiện lớn phải thực hiện đăng ký, đăng kiểm là chưa phù hợp thực tế. Do đó, để Luật có tính khả thi, đề nghị việc quản lý loại phương tiện này nên áp dụng như quản lý



loại phương tiện nêu tại khoản 4 của Điều 24, tức là các phương tiện này khi hoạt động trên đường thủy nội địa chỉ cần bảo đảm an toàn theo quy định của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi chủ phương tiện đăng ký hộ khẩu thường trú. Khi đó, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh sẽ có phương thức quản lý phương tiện phù hợp với tình hình thực tế của từng địa phương.

Ngoài ra, việc giao cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phù hợp với khoản 8 Điều 25 là: Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý phương tiện thuộc diện được miễn đăng ký.

#### **4. Chương IV- Thuyền viên và người lái phương tiện**

##### **a) Quy định về bằng và hạng bằng của thuyền viên**

- Bằng thuyền trưởng, bằng máy trưởng được quy định trong Luật GTĐTND hiện hành thực chất là chứng chỉ hành nghề của người được cấp. Quy định tên gọi “chứng chỉ hành nghề” của thuyền viên là “bằng” đã gây sự nhầm lẫn với bằng, chứng chỉ trong hệ thống giáo dục quốc dân và không phù hợp với quy định tại Luật Giáo dục năm 2005.

- Trong lĩnh vực hàng hải, thuyền viên (thuyền trưởng, máy trưởng) khi làm việc trên phương tiện phải có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, lĩnh vực giao thông đường bộ, người điều khiển phương tiện phải có giấy phép lái xe, trước đây hệ thống giấy chứng nhận và giấy phép này cũng đã được gọi là “bằng”.

- Về bằng thuyền trưởng: Luật GTĐTND quy định chỉ có 3 hạng. Tuy nhiên, cần có 4 hạng để đáp ứng yêu cầu của thực tế.

Do đó, để phân biệt với văn bằng, chứng chỉ trong hệ thống giáo dục quốc dân (quy định tại Điều 8 của Luật Giáo dục năm 2005) và để phù hợp với các lĩnh vực có liên quan, như lĩnh vực hàng hải, đường bộ cần thay đổi tên gọi “bằng” thành “giấy chứng nhận khả năng chuyên môn”, đồng thời, điều chỉnh hạng bằng cho phù hợp với thực tế (chuyển hạng ba hạn chế trong Thông tư của Bộ trưởng) thành hạng tư.

##### **b) Điều kiện dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn**

Điều 32 của Luật GTĐTND quy định quá chi tiết. Trong thực tế, khi có thay đổi thì không thực hiện được do những quy định của Luật. Vì vậy, tương tự như Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, đề nghị giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về điều kiện dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn.

### **c) Quy định đảm nhiệm chức danh thuyền viên**

Điều 33 và Điều 34 của Luật GTĐTND về đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng, máy trưởng quy định quá chi tiết. Trong thực tế, khi có thay đổi thì không thực hiện được do những quy định của Luật. Vì vậy, tương tự như Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, đề nghị giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng, máy trưởng.

### **d) Kháng nghị đường thủy nội địa**

Trong thực tế xảy ra trường hợp cần xin xác nhận của Cảng vụ đường thủy nội địa hoặc chính quyền địa phương khi phương tiện, người hoặc hàng hóa vận chuyển trên phương tiện bị tổn thất hoặc nghi ngờ có tổn thất do gặp tai nạn, sự cố; tương tự như xác nhận kháng nghị hàng hải. Vì vậy, đề nghị bổ sung quy định này vào Dự thảo Luật để đáp ứng yêu cầu thực tế hoạt động đường thủy nội địa.

## **5. Chương VII- Vận tải đường thủy nội địa**

### **Vận tải đa phương thức**

Vận tải đa phương thức là loại hình vận tải tiên tiến, liên kết nhiều hình thức vận tải khác nhau; trong thực tế đã xuất hiện trên đường thủy nội địa, do vậy, đề nghị bổ sung nội dung này trong Dự thảo Luật để làm cơ sở pháp lý cho các chủ thể tham gia vận tải áp dụng thực hiện.

### **6. Quy định về cứu nạn, cứu hộ đường thủy nội địa**

Các nội dung này chưa được quy định trong Luật GTĐTND. Tuy nhiên, các hoạt động này đang diễn ra trong thực tế. Vì vậy, đề nghị bổ sung Chương VIIa trong Dự thảo Luật để có cơ sở thực hiện, giải quyết vụ việc.

## **7. Chương XIII- Quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa**

### **a) Tuần tra, kiểm soát của cảnh sát đường thủy**

Thanh tra, kiểm tra việc chấp hành pháp luật của các tổ chức, cá nhân tham gia khai thác giao thông vận tải trên đường thủy nội địa là hoạt động thường xuyên của các cấp chính quyền, lực lượng Cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông, Cảng vụ đường thủy nội địa và một số lực lượng khác theo quy định của pháp luật, trong đó vai trò của Ủy ban nhân dân các cấp, Cảnh sát đường thủy, Cảng vụ đường thủy nội địa và Thanh tra giao thông là rất quan trọng. Lực lượng Cảnh sát đường thủy đã được đề cập tại khoản 3 Điều 99 của Luật GTĐTND, tuy nhiên, chưa đầy đủ. Ngoài ra, cần huy động thêm các lực lượng khác tham gia tuần tra kiểm soát hoạt động giao thông đường thủy nội

địa, tương tự như đã quy định trong Luật Giao thông đường bộ. Vì vậy, đề nghị bổ sung quy định này trong Dự thảo Luật.

#### **b) Nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa**

Nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa được quy định rải rác ở nhiều điều, khoản trong Luật GTĐTND. Tuy nhiên, những nội dung này chưa đầy đủ. Để đáp ứng với nhu cầu thực tiễn, đề nghị kết cấu những nội dung này trong một điều riêng của Dự thảo Luật.

#### **c) Thanh tra chuyên ngành**

Thanh tra chuyên ngành giao thông đường thủy nội địa quy định tại Điều 107 của Luật GTĐTND không còn phù hợp với quy định của Luật Thanh tra năm 2010. Do đó, cần sửa đổi nội dung này cho phù hợp với Luật Thanh tra năm 2010.

### **8. Những nội dung khác**

Bên cạnh những bất cập, vướng mắc, thiếu sót như đã nêu trên, một số quy định trong Luật GTĐTND không còn phù hợp với những quy định của pháp luật hiện hành và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên như Luật Thanh tra, Hiệp định vận tải thủy Việt Nam – Campuchia...; tên gọi một số Bộ, ngành đã thay đổi; một số thuật ngữ còn thiếu hoặc khó hiểu; kết cấu một số điều, khoản chưa thật sự hợp lý. Do đó, cần được sửa đổi, bổ sung một số thuật ngữ trong Luật GTĐTND; sắp xếp, kết cấu, viết lại cho rõ nghĩa hơn, bảo đảm tính pháp lý và phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành trong các lĩnh vực khác.

Trên đây là các nội dung cơ bản tổng kết tám năm thực hiện Luật GTĐTND, khẳng định việc triển khai thi hành Luật cơ bản được thực hiện tốt, bên cạnh đó cũng còn một số tồn tại cần được các cơ quan, tổ chức và toàn dân vào cuộc để tổ chức thực hiện có hiệu quả; một số nội dung của Luật cần được nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung để đáp ứng yêu cầu quản lý, bảo đảm từng bước kiểm chế và đẩy lùi tai nạn giao thông, bảo đảm giao thông đường thủy nội địa thông suốt, an toàn, hiệu quả, góp phần thúc đẩy kinh tế - xã hội phát triển của đất nước, phục vụ cho nhu cầu đi lại của của nhân dân, tiến tới hội nhập quốc tế với các nước trong khu vực và trên thế giới./.