

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Số: /TTr-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2013

DỰ THẢO 05. 3.2013

TỜ TRÌNH CHÍNH PHỦ
về Dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của
Luật Giao thông đường thủy nội địa

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Căn cứ Nghị quyết số 20/2011/QH13 của Quốc hội khoá XIII ngày 26 tháng 11 năm 2011 về Chương trình xây dựng Luật, Pháp lệnh của Quốc hội nhiệm kỳ khoá XIII, theo sự phân công của Thủ tướng Chính phủ tại Quyết định số 207/QĐ-TTg ngày 17 tháng 02 năm 2012 về việc phân công cơ quan chủ trì soạn thảo các dự án luật, pháp lệnh thuộc Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh nhiệm kỳ Quốc hội khoá XIII, Bộ Giao thông vận tải trình Chính phủ Dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa với những nội dung chủ yếu như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH LUẬT SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU CỦA LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG NỘI ĐỊA

Luật Giao thông đường thủy nội địa (Luật GTĐTNĐ) được Quốc hội thông qua và có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2005 thể hiện sự quan tâm của Đảng và Nhà nước đối với giao thông đường thủy nội địa; là cơ sở để các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành phối hợp cùng chính quyền các địa phương tổ chức sắp xếp bộ máy quản lý cho phù hợp và đưa hoạt động giao thông đường thủy nội địa từng bước phát triển ổn định. Luật Giao thông đường thủy nội địa là cẩm nang để các tổ chức, cá nhân hoạt động trên đường thủy nội địa nghiên cứu, đối chiếu áp dụng trong định hướng tổ chức sản xuất kinh doanh của đơn vị đúng quy định của pháp luật, bảo đảm an toàn và có hiệu quả.

Sau khi Luật GTĐTNĐ 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.

Sau tám năm, kể từ ngày có hiệu lực thi hành, Luật GTĐTND đã thúc đẩy sự phát triển của ngành giao thông đường thủy nội địa và nền kinh tế của đất nước; tạo lập được những điều kiện thuận lợi để ngành giao thông đường thủy nội địa Việt Nam chủ động tham gia vào hoạt động giao thông vận tải của các nước trong khu vực.

Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đạt được, Luật Giao thông đường thủy nội địa cũng bộc lộ những hạn chế cần được nghiên cứu sửa đổi, bổ sung:

1. Một số quy định của Luật chưa phù hợp với tình hình thực tế như quy định về phạm vi điều chỉnh tại Điều 1; hành lang bảo vệ luồng tại khoản 4 Điều 3; quy định về nồng độ cồn có trong máu hoặc hơi thở khi làm việc trên phương tiện tại khoản 8 Điều 8; quy định về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa tại khoản 1 Điều 9; quy định về đăng ký, đăng kiểm phương tiện tại Điều 24, Điều 25; quy định về nhập khẩu phương tiện tại Điều 28; quy định về bằng và hạng bằng của thuyền viên tại Chương IV; quy định về thanh tra chuyên ngành tại Điều 101... Một số quy định không rõ, còn chung chung nên việc thực thi kém hiệu quả như quy định về cảng, bến thủy nội địa tại Điều 13; quy định về hoạt động vận tải đường thủy nội địa tại Điều 77...

2. Một số quy định còn thiếu, chưa được điều chỉnh trong Luật như : khái niệm về chủ phương tiện; khái niệm về vật chướng ngại; khái niệm tai nạn giao thông đường thủy nội địa; quy định về thuê khai thác cảng, bến thủy nội địa; quy định về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa; quy định về kháng nghị đường thủy nội địa; vận tải đa phương thức; cứu hộ, cứu nạn đường thủy nội địa; quy định về nội dung quản lý Nhà nước về giao thông đường thủy nội địa và quy định về tuần tra, kiểm soát của Cảnh sát đường thủy...

3. Một số quy định của Luật cần được sửa đổi, bổ sung để bảo đảm tính thống nhất giữa Luật Giao thông đường thủy nội địa và Luật Giáo dục, Luật Khoa học và công nghệ, Luật Giao thông đường bộ, Bộ Luật Hàng hải Việt Nam, Luật Thủy sản.

4. Một số nội dung khác phát sinh từ thực tiễn đòi hỏi cần phải sửa đổi, bổ sung cho phù hợp.

Những nội dung trên đây thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Giao thông đường thủy nội địa. Qua 08 năm thực hiện Luật và từ tình hình thực tiễn các bộ, ngành, địa phương kiến nghị cần sớm sửa đổi, bổ sung Luật Giao thông đường thủy nội địa.

II. QUAN ĐIỂM CHỈ ĐẠO VÀ NGUYÊN TẮC XÂY DỰNG LUẬT SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU CỦA LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

Việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa có tác động nhất định đối với tiến trình phát triển, hội nhập kinh tế của đất nước. Vì vậy, ngoài việc quán triệt đường lối, chính sách của Đảng và Nhà nước, sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa được thực hiện theo nguyên tắc sau đây:

1. Bảo đảm tính kế thừa Luật Giao thông đường thủy nội địa ban hành năm 2004; chỉ sửa đổi những quy định không còn phù hợp hoặc không rõ ràng; bổ sung những nội dung chưa được điều chỉnh trong Luật trong khi nhu cầu quản lý cần phải quy định trong Luật; bãi bỏ những quy định không còn phù hợp với thực tiễn và xu hướng phát triển của ngành.

2. Đáp ứng yêu cầu phát triển, hội nhập theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa, góp phần đắc lực vào sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc.

3. Bảo đảm tính phù hợp, thống nhất với Hiến pháp và các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành thuộc hệ thống pháp luật Việt Nam;

4. Nâng lên thành Luật các quy định trong văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường thủy nội địa đã ổn định và phù hợp với thực tế. Đồng thời, giao cơ quan có thẩm quyền quy định những nội dung cụ thể để đáp ứng yêu cầu thực tế.

5. Nội dung sửa đổi, bổ sung Luật phải đáp ứng yêu cầu sản xuất, kinh doanh và nhu cầu đi lại của nhân dân, đặc biệt chú ý đến cải cách thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho cơ quan, tổ chức, cá nhân hoạt động giao thông đường thủy nội địa

6. Việc vận dụng quy định của các điều ước, tập quán quốc tế và luật nước ngoài phải phù hợp với nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam và xu thế phát triển, tình hình thực tiễn của hoạt động giao thông đường thủy nội địa Việt Nam.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG LUẬT SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU CỦA LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG NỘI ĐỊA

Sau khi Dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa được đưa vào Chương trình xây dựng Luật, Pháp lệnh của Quốc hội nhiệm kỳ khóa XIII (Nghị quyết số 20/2011/QH13 của Quốc hội khóa XIII ngày 26 tháng 11 năm 2011), Bộ Giao thông vận tải có Công văn số 8604/BGTVT-PC ngày 19 tháng 12 năm 2011 gửi các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, các cơ quan thuộc Bộ về việc tổng kết tám năm thực hiện Luật Giao thông đường thủy nội địa.

Căn cứ Quyết định số 207/QĐ-TTg ngày 17 tháng 02 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ tại về việc phân công cơ quan chủ trì soạn thảo các dự án luật, pháp lệnh thuộc Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh nhiệm kỳ Quốc hội khóa XIII, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 442/QĐ-BGTVT ngày 02 tháng 3 năm 2012 về việc thành lập Ban Soạn thảo và Tổ Biên tập Dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa bao gồm các thành viên đại diện: Văn phòng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Bộ Tài chính, Bộ Tư pháp, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Cục Đăng kiểm Việt Nam, Cục Quản lý chất lượng và công trình giao thông, Hội vận tải thủy do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải làm Trưởng Ban Soạn thảo.

Xác định được ý nghĩa và tầm quan trọng của Dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa, Ban Soạn thảo đã tiến hành một số hoạt động phục vụ cho việc xây dựng Dự thảo Luật, cụ thể:

- Tổng hợp Báo cáo tổng kết tám năm thực hiện Luật Giao thông đường thủy nội địa trên cơ sở báo cáo tổng kết của các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, cơ quan, tổ chức.

- Nghiên cứu các ý kiến đóng góp đề nghị sửa đổi, bổ sung Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 của các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, cơ quan, tổ chức. Nghiên cứu hệ thống pháp luật Việt Nam, đặc biệt là các luật chuyên ngành về giao thông vận tải.

- Tổ chức 01 đoàn đi khảo sát, học tập kinh nghiệm về giao thông thủy nội địa tại Cộng hòa liên bang Nga trong thời gian cuối tháng 6/2012.

- Tổ chức 03 đoàn khảo sát liên ngành gồm đại diện: Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Bộ Tài chính, Bộ Tư pháp, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Cục Đăng kiểm Việt Nam, Cục Quản lý chất lượng và công trình giao thông tiến hành khảo sát về thực trạng giao thông đường thủy nội địa tại Thành phố Hồ Chí Minh, Cần Thơ, Long An, Thanh Hoá, Nghệ an, Quảng Bình, Quảng Trị, Quảng Ninh và Hải Phòng trong thời gian tháng 7-8/2012.

- Tổ chức dịch và tham khảo Luật Giao thông đường thủy nội địa của Nga, Trung Quốc, Thái Lan, Pháp

- Tổ chức 02 cuộc hội thảo (tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh) để cơ quan, tổ chức, cá nhân cho ý kiến đối với Dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa trong thời gian tháng 12/2012.

- Ngàytháng... năm 2013, Bộ Giao thông vận tải có Công văn số.... /BGTVT-PC gửi Dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa cùng Dự thảo Tờ trình Chính phủ và Dự thảo Báo cáo đánh giá tác động của Dự án Luật xin ý kiến của các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương; đồng thời đăng tải các Dự thảo trên Website của Bộ Giao thông vận tải để tổ chức, cá nhân đóng góp ý kiến. Đến nay, Bộ Giao thông vận tải nhận được... văn bản góp ý kiến. Bộ Giao thông vận tải đã nghiên cứu, tiếp thu và chỉnh lý Dự thảo Luật.

- Ngày... tháng... năm 2013, Bộ Giao thông vận tải có Công văn số.... /BGTVT-PC gửi Bộ Tư pháp đề nghị thẩm định Dự án Luật.

- Ngày... tháng... năm 2013, Bộ Tư pháp đã có Công văn số... về việc thẩm định Dự án Luật. Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu các ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp và hoàn thiện Dự thảo Luật.

IV. BỐ CỤC VÀ NHỮNG NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO LUẬT SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU CỦA LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG NỘI ĐỊA

A. Phạm vi sửa đổi, bổ sung

Trong tổng số 103 điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, Dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung 40 điều trong đó sửa đổi, bổ sung 37 điều ở các Chương I, II, III, IV, VII, VIII và 01 chương (Chương VIIa) với 3 điều, chiếm 38,8% tổng số điều của Luật.

B. Nội dung sửa đổi, bổ sung

1. Điều 1: bổ sung 01 khoản “*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, áp dụng các quy định sau đây: 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*”. Lý do: thực tế hiện nay, hoạt động giao thông vẫn diễn ra ở vùng nước này nhưng Luật năm 2004 chưa quy định nội dung này.

2. Khoản 4 Điều 3: sửa đổi, bổ sung khái niệm về *Hành lang bảo vệ luồng* là “*vùng nước từ mép luồng đến mép nước*” cho phù hợp và bảo đảm tính khả thi trong thực tế. Lý do: theo quy định hiện nay thì 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 việc thả phao giới hạn mép hành lang bảo vệ luồng là không khả thi.

3. Bổ sung vào Điều 30 quy định khái niệm về *Chủ phương tiện, Vật chướng ngại và Tai nạn giao thông đường thủy nội địa*.

4. Khoản 8 Điều 8: sửa đổi, bổ sung quy định 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. Lý do: theo quy định hiện nay thì nồng độ cồn có trong máu hoặc hơi thở là quá cao.

5. Sửa đổi, bổ sung quy định về kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa:

a) Khoản 1 Điều 9: bổ sung “*báo hiệu đường thủy nội địa*” là một hạng mục của kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa;

b) Khoản 2 Điều 9: bổ sung quy định “*Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định các tuyến đường thủy nội địa ra đảo, nối các đảo thuộc vùng nội thủy*”;

c) Điều 13 và Điều 13 a: sửa đổi, bổ sung quy định liên quan đến cảng, bến thủy nội địa (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), đồng thời, bổ sung khái niệm bến khách ngang sông và bến dân sinh cho phù hợp với tình hình thực tiễn;

d) Điều 13b: bổ sung quy định *Cho thuê khai thác cảng thủy nội địa* nhằm khai thác có hiệu quả nguồn vốn ngân sách;

đ) Điều 19: sửa đổi, bổ sung *Nội dung bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa* để quy định đầy đủ hơn về trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng của các tổ chức, cá nhân.

6. Điều 24: sửa đổi, bổ sung quy định về *Điều kiện hoạt động của phương tiện thuộc diện phải đăng kiểm* trong đó bổ sung niên hạn sử dụng phương tiện theo quy định của Chính phủ để bảo đảm an toàn và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

7. Điều 27: sửa đổi, bổ sung về Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện phải “*đủ năng lực để đảm bảo chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định của Bộ Giao thông vận tải.*” để thuận tiện cho việc quản lý và trách nhiệm cụ thể hơn. Hơn nữa, hiện nay, lĩnh vực đường bộ, hàng hải cũng giao cho Bộ Giao thông vận tải quy định năng lực về cơ sở vật chất, trang thiết bị, nguồn nhân lực và hệ thống kiểm soát chất lượng của cơ sở bảo dưỡng xe, cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển.

8. Về thuyền viên và người lái phương tiện:

a) Sửa đổi, bổ sung quy định về *Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn và chứng chỉ chuyên môn*:

- Chương IV: sửa từ “*bằng*” thành cụm từ “*giấy chứng nhận khả năng chuyên môn*” để phân biệt với 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 Luật khác về giao thông vận tải (Bộ luật Hàng hải Việt Nam, Luật Giao thông đường bộ);

- Khoản 1 Điều 30: bổ sung *Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng tư* để đáp ứng yêu cầu của thực tế.

b) Điều 32, 33, 34: sửa đổi theo hướng giao Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng; đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng, máy trưởng Bộ trưởng.

Lý do: Luật hiện hành quy định quá chi tiết. Thực tế đòi hỏi có những thay đổi cho phù hợp. Vì vậy, tương tự như Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết các nội dung nêu trên.

c) Điều 35a: bổ sung quy định về *Kháng nghị đường thủy nội địa* vì 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.

9. Bổ sung quy định về *Vận tải đa phương thức*. Lý do: vận tải đa phương thức là loại hình vận tải tiên tiến, liên kết nhiều hình thức vận tải khác nhau; trong đó, có một hình thức là vận tải đường thủy nội địa. Thực tế vận tải đa phương thức đã xuất hiện trên đường thủy nội địa. Vì vậy, bổ sung để phù hợp với tình hình thực tiễn.

a) Điều 77: sửa đổi, bổ sung quy định về Hoạt động vận tải đường thủy nội địa, trong đó bổ sung “Chủ phương tiện quy định tại khoản 1 Điều 24 khi hoạt động vận tải đường thủy nội địa phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện đối với người thứ ba. Điều kiện bảo hiểm, mức phí bảo hiểm và số tiền bảo hiểm tối thiểu do Chính phủ quy định.” để bảo vệ quyền lợi cho bên thứ ba cũng như giảm gánh nặng cho chủ phương tiện khi xảy ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

b) Điều 98a, 98b, 98c, 98d, 98đ: bổ sung quy định về *Hợp đồng vận tải đa phương thức, Trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức, Giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức, Hợp đồng thuê phương tiện, Các hình thức thuê phương tiện và trách nhiệm của chủ phương tiện, người thuê phương tiện*.

Lý do: nội luật hóa quy định của Hiệp định khung về vận tải đa phương thức của các nước ASEAN và tương tự như quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam.

10. Điều 98e, 98g, 98h (Chương VIIa): bổ sung quy định về *Cứu nạn đường thủy nội địa, Cứu hộ đường thủy nội địa và Nguyên tắc cứu hộ* để có cơ sở thực hiện, giải quyết vụ việc vì các hoạt động này đang diễn ra trong thực tế và tương tự như quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam.

11. Điều 98i: bổ sung *Nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa*.

12. Điều 101: sửa đổi, bổ sung quy định về *Thanh tra giao thông đường thủy nội địa* vì quy định hiện nay không còn phù hợp với quy định của Luật Thanh tra năm 2010

13. Điều 101a: bổ sung quy định về *Tuần tra, kiểm soát của Cảnh sát đường thủy*. Lý do: mặc dù lực lượng cảnh sát đường thủy đã được đề cập tại khoản 3 Điều 99 của Luật hiện hành, 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 quy định trong Luật Giao thông đường bộ.

14. Sửa đổi tên gọi một số Bộ, ngành; 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.

V. NHỮNG VẤN ĐỀ XIN Ý KIẾN

1. Về Điều kiện dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn quy định tại Điều 32 của Dự thảo Luật, có hai phương án:

Phương án 1:

“Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện dự thi nâng hạng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn”

Lý do: vì hiện nay có nhiều loại hình đào tạo (chính quy, tại chức; nhà nước, các cơ sở được xã hội hóa), do đó, sẽ xuất hiện nhiều loại giấy chứng nhận tốt nghiệp. Nếu quy định hết các trường hợp đã học qua các trường, cơ sở đào tạo thì quá dài và không ổn định. Vì thế nên để Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

Phương án 2:

Về nguyên tắc, giữ nguyên như Luật Giao thông đường thủy nội địa, đồng thời, sửa đổi, bổ sung một số nội dung cho phù hợp với tình hình thực tế, tức là quy định chi tiết ngay trong Luật.

Bộ Giao thông vận tải đề nghị chọn Phương án 1.

2. Về Đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng và điều khiển phương tiện quy định tại Điều 33 của Dự thảo Luật, có hai phương án:

Phương án 1:

“Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định thuyền viên đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng và điều khiển phương tiện.”

Lý do: vì hiện nay có nhiều loại hình đào tạo (chính quy, tại chức; nhà nước, các cơ sở được xã hội hóa), do đó sẽ xuất hiện nhiều loại giấy chứng nhận tốt nghiệp. Nếu quy định hết các trường hợp đã học qua các trường, cơ sở đào tạo thì quá dài và không ổn định. Hơn nữa, do loại hình và số lượng phương tiện phát triển ngày càng nhanh, do đó, ở một thời điểm cụ thể nào đó, việc quy định đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng và điều khiển một loại phương tiện cụ thể như quy định trong Luật sẽ không phù hợp với tình hình thực tế. Vì vậy, nên để Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung này.

Phương án 2:

Về nguyên tắc, giữ nguyên như Luật Giao thông đường thủy nội địa, đồng thời, sửa đổi, bổ sung một số nội dung cho phù hợp với tình hình thực tế, tức là quy định chi tiết ngay trong Luật.

Bộ Giao thông vận tải đề nghị chọn Phương án 1.

3. Về Đảm nhiệm chức danh máy trưởng và vận hành máy quy định tại Điều 34 của Dự thảo Luật, có hai phương án:

Phương án 1:

“Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định thuyền viên đảm nhiệm chức danh máy trưởng và vận hành máy phương tiện”

Lý do: vì hiện nay có nhiều loại hình đào tạo (chính quy, tại chức; nhà nước, các cơ sở được xã hội hóa), do đó sẽ xuất hiện nhiều loại giấy chứng nhận tốt nghiệp. Nếu quy định hết các trường hợp đã học qua các trường, cơ sở đào tạo thì quá dài và không ổn định. Hơn nữa, do loại hình và số lượng phương tiện phát triển ngày càng nhanh, do đó, ở một thời điểm cụ thể nào đó, việc quy định đảm nhiệm chức danh máy trưởng và vận hành máy một loại phương tiện cụ thể như quy định trong Luật sẽ không phù hợp với tình hình thực tế. Vì vậy, nên để Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung này.

Phương án 2:

Về nguyên tắc, giữ nguyên như Luật Giao thông đường thủy nội địa, đồng thời, sửa đổi, bổ sung một số nội dung cho phù hợp với tình hình thực tế, tức là quy định chi tiết ngay trong Luật.

Bộ Giao thông vận tải đề nghị chọn Phương án 1.

4. Về Hoạt động vận tải đường thủy nội địa

Khoản 1 Điều 77 của Dự thảo Luật quy định “*Chủ phương tiện quy định tại khoản 1 Điều 24 khi hoạt động vận tải đường thủy nội địa phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện đối với người thứ ba. Điều kiện bảo hiểm, mức phí bảo hiểm và số tiền bảo hiểm tối thiểu do Chính phủ quy định*” nhằm bảo vệ quyền lợi cho bên thứ ba cũng như giảm gánh nặng cho chủ phương tiện khi xảy ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

Tuy nhiên, có ý kiến cho rằng: không nên quy định Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện đối với phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 sức ngựa, phương tiện có sức chở trên 12 người (khoản 1 Điều 24) mà chỉ nên quy định Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người kinh doanh vận tải hàng hoá **đễ cháy, dễ nổ** và người kinh doanh vận tải **hành khách** như quy định tại Điều khoản 5 Điều 77 của Luật GTĐTND.

Bộ Giao thông vận tải đề nghị chọn phương án như Dự thảo Luật.

Trên đây là báo cáo tổng hợp quá trình xây dựng Dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa.

Bộ Giao thông vận tải xin gửi kèm theo Tờ trình Chính phủ:

- Dự thảo Luật sau khi tiếp thu ý kiến của cơ quan thẩm định và ý kiến của các cơ quan, tổ chức, cá nhân;
- Báo cáo giải trình tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp và tiếp thu ý kiến của cơ quan, tổ chức, cá nhân;
- Báo cáo đánh giá tác động của Dự thảo Luật;
- Báo cáo Tổng kết tám năm thực hiện Luật Giao thông đường thủy nội địa.

Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Cục Đường thủy nội địa Việt Nam;
- Lưu VT, PC(viet).

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng