|  |  |
| --- | --- |
| BỘ XÂY DỰNG **CỤC HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY VIỆT NAM** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
|  |  |
|  | *Hà Nội, ngày 20 tháng 10 năm 2025* |

**BÁO CÁO**

**V/v tổng hợp, tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý dự thảo Thông tư quy định về quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và quản lý hoạt động hoa tiêu đường thủy nội địa**

Tổng số văn bản góp ý: 50 văn bản, trong đó,

- Số văn bản thống nhất với nội dung dự thảo: 26 văn bản, gồm: 19 Sở Xây dựng các tỉnh: Cà Mau, Gia Lai, Hà Tĩnh, Hưng Yên, Lai Châu, Lạng Sơn, Phú Thọ, Thái Nguyên, Vĩnh Long, Quảng Ngãi, Quảng Trị, Đăk Lăk, Tuyên Quang, Tây Ninh, Đồng Nai, Nghệ An, Thanh Hóa, Đà Nẵng, Điện Biên; 02 Bộ gồm: Bộ Công thương, Bộ Văn hóa - Thể thao & Du lịch; 05 đơn vị thuộc Cục: CVHH Thanh Hóa (834/CVHHTH-QLKCHT ngày 06/10/2025); CVHH Cần Thơ (906/CVHHCT-QLKCHT ngày 06/10/2025); CVHH Hà Tĩnh (1168/CVHHCT-QLKCHT ngày 06/10/2025); CV ĐTNĐ KV IV (1691/CVĐTNĐIV-AT ngày 06/10/2025); Chi cục HHĐT phía Nam (1159/CCHHĐTPN-NV ngày 06/10/2025); .

- Số văn bản có ý kiến: 24 văn bản.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Cơ quan, đơn vị có ý kiến** | **Nội dung ý kiến** | **Nội dung tiếp thu, giải trình** |
| 1 | CVHH Kiên Giang (758/CVHHKG-QLKCHT ngày 04/10/2025) | 1. Tại tên Chương II và Mục I đề nghị sửa lại như sau: "Chương II. QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG CHO PHƯƠNG TIỆN, TÀU BIỂN, PHƯƠNG TIỆN THUỶ NƯỚC NGOÀI VÀO, RỜI CẢNG, BẾN THỦY NỘI ĐỊA, KHU NEO ĐẬU" và "Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG VỀ THỦ TỤC CHO PHƯƠNG TIỆN, TÀU BIỂN, PHƯƠNG TIỆN THUỶ NƯỚC NGOÀI VÀO, RỜI CẢNG, BẾN THỦY NỘI ĐỊA, KHU NEO ĐẬU" Lý do: phù hợp với Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng tại Điều 1 và Điều 2 | Tiếp thu, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư |
| 2. Tại Điều 11:  - Tại khoản 1: Đề xuất sửa đổi, bổ sung như sau: "1*. Phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa để tiếp nhận nhiên liệu, lương thực, thực phẩm****, cấp cứu người bệnh, thực hiện tình huống khẩn cấp*** *do cơ quan thẩm quyền yêu cầu được miễn làm thủ tục vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu*."  Lý do: bổ sung thêm trường hợp miễn giảm thủ tục cho phù hợp với thực tiễn quản lý.  - Tại điểm a Khoản 4, đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau: "*a) Phương tiện vận tải hành khách đã đăng ký* *hoạt động trên tuyến cố định, phương tiện vận tải hành khách du lịch hoạt động trên tuyến có nhiều cảng, bến thủy nội địa đón, trả hành khách, nếu không thay đổi thuyền viên, người lái phương tiện* ***và hành khách*** *thì chỉ làm thủ tục vào, rời cảng, bến thủy nội địa đầu tiên và cảng, bến thủy nội địa cuối cùng*"  Lý do: các tàu hoạt động vận tải hành khách trên tuyến cố định có nhiều cảng, bến dừng đón trả khách, tàu không thay đổi thuyền viên và người lái phương tiện, nhưng thay đổi hành khách, trong trường hợp đó, nếu chỉ làm thủ tục tại bến đầu và bến cuối, sẽ không kiểm soát được hành khách lên, xuống tại các bến dừng đón trả khách trên tuyến, từ đó tiềm ẩn nguy cơ chở khách quá tải trọng, gây khó khăn cho công tác quản lý nhà nước. Do đó ngoài điều kiện không thay đổi thuyền viên, người lái phương tiện, đề nghị bổ sung thêm điều kiện "không thay đổi hành khách" thì mới được miễn giảm thủ tục. | Tiếp thu, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư |
|  |  | 3. Đề nghị rà soát, sử dụng đồng bộ cụm từ: phương tiện, tàu biển, phương thuỷ nước ngoài trong Thông tư cho phù hợp, một số điều khoản chỉ quy định phương tiện và thiếu các đối tượng điều chỉnh còn lại. | Tiếp thu, rà soát, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư nếu cần do dự thảo Thông tư đang quy định các loại phương tiện tương ứng với từng trường hợp. |
| 4. Đối với trình tự, thủ tục, trách nhiệm của doanh nghiệp cảng thủy nội địa trong việc thực hiện thủ tục đánh giá an ninh cảng thủy nội địa đề nghị xây dựng tương đồng với trình tự, thủ tục, trách nhiệm của doanh nghiệp cảng biển trong việc thực hiện thủ tục đánh giá an ninh cảng biển được nêu tại Thông tư 27/2011/TT-BGTVT ngày 14/4/2011. | Nội dung này đề nghị giữ nguyên như dự thảo do kế thừa các quy định tại Nghị định số 08/2021/NĐ-CP, đang được thực hiện hiệu quả, ổn định. |
| *2* | CV ĐTNĐ KVII *(1074/CVII-QLKCHT ngày 03/10/2025)* | 1. Đề nghị sửa đổi điểm b khoản 3 Điều 5 về trách nhiệm kiểm tra phương tiện vận tải hành khách trước khi rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu để tránh mâu thuẫn với quy định tại khoản 2 Điều 13 dự thảo như sau*:*  *"**Chủ cảng, bến thủy nội địa có trách nhiệm kiểm tra, xác nhận số lượng hành khách trước khi phương tiện rời cảng, bến. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành (Cảng vụ) thực hiện kiểm tra ngẫu nhiên, đột xuất hoặc kiểm tra khi có dấu hiệu vi phạm để xác định tính chính xác.".* | Tiếp thu, chỉnh sửa trong dự thảo Thông tư nội dung về trách nhiệm của chủ cảng, bến, khu neo đậu, đối với nội dung về trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước, thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều 13 dự thảo. |
|  |  | 2. Đề nghị bổ sung tại khoản 3 Điều 11 dự thảo:  - Mẫu Kế hoạch điều động;  - Trách nhiệm của chủ cảng, bến trong việc tự kiểm tra các điều kiện an toàn của phương tiện trước khi phương tiện rời bến và lưu trữ thông tin này nhằm phục vụ công tác hậu kiểm hồ sơ của Cảng vụ. | - Tiếp thu, bổ sung các yêu càu cần thiết đối với Kế hoạch điểu động.  - Quy định về trách nhiệm của chủ cảng, bến, khu neo đậu được tiếp thu, quy định tại Điều 24 dự thảo Thông tư. |
| 3. Đề nghị bỏ quy đinh tại khoản 3 Điều 13 do mâu thuẫn với quy định tại khoản 2 Điều 13. | Tiếp thu, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư |
| 4. Đề nghị điều chỉnh quy định thời gian và cơ chế gửi kế hoạch điều độ quy định tại khoản 16 Điều 24, lý do:  - Việc quy định thời gian nộp trước 16 giờ hàng ngày là chưa phù hợp với tính linh hoạt của vận tải thủy nội địa (không VR-SB) và khối lượng lớn cảng, bến nhỏ lẻ. Do đó, đề xuất chỉ yêu cầu chủ cảng, bến tiếp nhận phương tiện VR-SB, tàu biển, tàu nước ngoài phải gửi Kế hoạch điều độ trước 16 giờ hàng ngày. Các cảng, bến còn lại chỉ cập nhật Nhật ký khai thác điện tử và cung cấp khi Cảng vụ yêu cầu hậu kiểm.  - Hình thức nộp: Bắt buộc phải thực hiện qua Hệ thống điện tử (hoặc Cổng Dịch vụ công) để đảm bảo Cảng vụ có thể tiếp nhận và xử lý hiệu quả. | Tiếp thu, bổ sung quy định về hình thức gửi Kế hoạch điều độ và không quy định cứng thời gian phải nộp kế hoạch trước 16h hàng ngày |
| 5. Cần làm rõ một số nội dung sau:  - Quy định chi tiết trách nhiệm của chủ cảng, bến trong việc tự kiểm tra các điều kiện an toàn của phương tiện trước khi phương tiện rời bến. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành thực hiện kiểm tra ngẫu nhiên, đột xuất hoặc kiểm tra khi có dấu hiệu vi phạm để xác định tính chính xác.  - Phải có sự đầu tư đồng bộ và bắt buộc áp dụng hệ thống điện tử để thu thập thông tin khai thác (Kế hoạch điều độ, nhật ký) theo khoản 16 Điều 24, nếu không, việc quản lý một lượng lớn phương tiện được miễn thủ tục (theo khoản 3 Điều 11) sẽ không hiệu quả cà gây rủi ro về án toàn giao thông. | Tiếp thu, rà soát, đảm bảo tính khả thi, hiệu quả của các quy định khi được ban hành. |
| *3* | Chi cục HHĐT phía Bắc *(886/HHĐTPB-NV ngày 06/10/2025)* | 1. Điều 4 Dự thảo Thông tư  - Khoản 1 Điều 4 Dự thảo Thông tư quy định đối tượng “thủy phi cơ” phải thực hiện thủ tục và nộp phí, lệ phí khi vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu. Để bảo đảm tính thống nhất giữa tên điều và nội dung quy định, đề nghị xem xét bổ sung đối tượng “thủy phi cơ” vào tên Điều 4.  - Khoản 2 Điều 4 Dự thảo Thông tư quy định “Thủ tục vào, rời, nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh tại cảng, bến thủy nội địa cho các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này thực hiện theo quy định của pháp luật hàng hải đối với tàu thuyền vào, rời, nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh tại cảng biển và Thông tư này”. Tuy nhiên, khoản 1 Điều 4 có quy định các trường hợp phải làm thủ tục tại “khu neo đậu”, vì vậy đề nghị xem xét bổ sung quy định về thủ tục đối với các trường hợp thực hiện tại “khu neo đậu” để bảo đảm đầy đủ và thống nhất. | Tiếp thu, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư. |
| 2. Điều 5 Dự thảo Thông tư Đề nghị xem xét bổ sung đối tượng “thủy phi cơ” vào tên điều và nội dung quy định tại điều này để bảo đảm thống nhất với phạm vi điều chinh và đối tượng quản lý tại Điều 4 Dự thảo Thông tư. | Tiếp thu, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư. |
|  |  | 3. Điều 24 Dự thảo Thông tư Đề nghị xem xét bổ sung quy định trách nhiệm của chủ cảng, bến, khu neo đậu, người quản lý khai thác cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu trong công tác triển khai thực hiện Kế hoạch điều động phương tiện của Cảng vụ nhằm bảo đảm hiệu quả công tác quản lý nhà nước. | Tiếp thu, chỉnh sửa theo hướng quy định trách nhiệm củachủ cảng, bến, khu neo đậu, người quản lý khai thác cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu trong lập, thực hiện Kế hoạch điều độ phương tiện. |
|  | Ngoài ra, đề nghị Ban soạn thảo rà soát, chỉnh sửa lỗi kỹ thuật soạn thảo trong toàn bộ Dự thảo thông tư (ví dụ: thống nhất sử dụng dấu “" và "" sau khoản, điểm; khoản 1, khoản 3 Điều 28...). | Tiếp thu rà soát, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư. |
| *4* | CVHH Đà Nẵng *(244/CVHHĐN-ĐDHA ngày 06/10/2025)* | 1. Tại khoản 3 Điều 13 Nội dung của khoản này trùng lặp với nội dung tại điểm b khoản 3 Điều 5. Đề nghị điều chỉnh cho phù hợp. | Tiếp thu, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư theo hướng bỏ quy định tại khoản 3 Điều 13. |
| 2. Tại Điều 24 Đề nghị sắp xếp lại thứ tự các khoản trong điều này cho phù hợp. | Tiếp thu rà soát, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư. |
| 3. Tại khoản 1 Điều 28 Đề nghị điều chỉnh cụm từ “Nghị định ” thành cụm từ “Thông tư”. | Tiếp thu rà soát, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư. |
| *5* | CVHH Bình Thuận *(1018/CVHHBT-QLKCHT-ATANHH ngày 06/10/2025* | 1. Bổ sung Điểm c vào Khoản 3 Điều 5 như sau: “c) Khi tiếp nhận nhiên liệu không được tiến hành đón, trả hành khách.” Lý do: nhằm đảm bảo an toàn cho phương tiện vận tải hành khách và hành khách trong về phòng chống cháy, nổ. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do các phương tiện khi đưa vào sử dụng phải đảm bảo các điều kiện về an toàn kỹ thuật, việc quy định như đề xuất sẽ phát sinh thêm các điều kiện trong hoạt động vận tải, cần được nghiên cứu, đánh giá kỹ lưỡng. |
| 2. Tại Khoản 3 Điều 6 đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau: “3. Khi hoạt động trong vùng nước cảng biển, luồng hàng hải, đường thủy nội địa thuộc khu vực quản lý của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài phải thực hiện đầy đủ các định về giao thông hàng hải, đường thủy nội địa và các quy định sau:... ’’. Lý do: Bổ sung căn cứ cho công tác quản lý sau khi bãi bỏ TTHC. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do trách nhiệm của các chủ thể liên quan khi bãi bỏ thủ tục đã được rà soát, quy định đầy đủ. |
|  |  | 3. Tại Khoản 9 Điều 18 đề nghị bổ sung như sau: “Công chức, viên chức của cơ quan quản lý chuyên ngành, nhân viên của doanh nghiệp cảng thủy nội địa làm công tác bảo đảm an ninh cảng thủy nội địa phải hoàn thành khóa đào tạo, huấn luyện về an ninh cảng thủy nội địa tại cơ sở đào tạo có chuyên ngành đào tạo về an ninh theo chương trình đào tạo an ninh cảng thủy nội địa đã được Bộ Xây dựng phê duyệt và được cấp giấy chứng nhận hoàn thành khóa đào tạo. Ít nhất 05 năm một lần, bố trí nhân viên của doanh nghiệp cảng thủy nội địa làm công tác bảo đảm an ninh cảng thủy nội địa được tham gia khóa huấn luyện cập nhật kiến thức cho cán bộ an ninh cảng thủy nội địa do các Cơ sở đào tạo tổ chức”.  Lý do: Bổ sung cho đầy đủ để phù hợp với quy định tại Thông tư số 03/2024/TTBGTVT ngày 21/02/2024 sửa đổi và bổ sung một số điểu của Thông tư số 27/2011/TTBGTVT ngày 14/04/2011. | Nội dung này tiếp thu, sửa đổi như sau: *“Cán bộ an ninh cảng thủy nội địa phải được huấn luyện phù hợp với chương trình chuẩn của chương trình đào tạo an ninh cảng thủy nội địa đã được Bộ Xây dựng phê duyệt và được cấp Giấy chứng nhận huấn luyện nghiệp vụ Cán bộ an ninh cảng thủy nội địa. Ít nhất 05 năm một lần, bố trí cán bộ an ninh cảng thủy nội địa được tham gia khóa huấn luyện cập nhật kiến thức cho cán bộ an ninh cảng biển do các Cơ sở đào tạo tổ chức”* |
| *6* | CVHHTPHCM *(1640/CVHHTPHCM-ATANHH ngày 06/10/2025)* | - Đề nghị sửa đổi nội dung dự thảo tại điểm a, khoản 3, Điều 5, từ: “Thuyền viên, người lái phương tiện phải lập danh sách hành khách của chuyến đi ...”, thành: “Thuyền trưởng phải lập danh sách hành khách của chuyến đi …”  Lí do: Thuyền trưởng là người chịu trách nhiệm cao nhất trên phương tiện. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo để đảm bảo phù hợp với quy định tại Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT. |
|  | - Đề nghị sửa đổi nội dung dự thảo tại điểm c, khoản 3, Điều 6, từ: “nhân viên điều hành hệ thống VTS”, thành: “Điều hành viên VTS”.  Lí do: theo đúng chức danh, vị trí việc làm tại Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh (Quyết định số 1889/QĐ-CHHĐTVN ngày 22/9/2025 của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam). | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do Quyết định số 1889/QĐ-CHHĐTVN ngày 22/9/2025 không quy định vị trí việc làm "điều hành viên VTS" mà mô tả hoạt động của chuyên viên về an ninh, an toàn hàng hải, đường thủy nội địa, trong đó có những nhiệm vụ về giám sát, điều hành hệ thống VTS, do vậy, việc quy định như dự thảo nhằm đảm bảo không bỏ sót đối tượng điều chỉnh và thống nhất áp dụng chung trong phạm vi cả nước. |
|  |  | - Đề nghị điều chỉnh, sửa đổi nội dung dự thảo tại điểm d, khoản 3, Điều 6, từ: “Chấp hành đầy đủ các quy định về dấu hiệu cảnh báo, chế độ cảnh giới và các quy định khác”, thành: “Chấp hành nghiêm chỉnh quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển và các quy định an toàn hàng hải, an toàn đường thủy nội địa liên quan khác”.  Lí do: cho chặt chẽ và phù hợp hơn. | Tiếp thu rà soát, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư. |
|  |  | - Đề nghị xem xét lại nội dung dự thảo tại khoản 3 Điều 13: “Các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thực hiện kiểm soát số lượng người trên phương tiện đối với tất cả các phương tiện vận tải hành khách trước khi rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu” theo hướng làm rõ khái niệm “kiểm soát” và quy định rõ hơn “cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa” là Cảng vụ hay cơ quan chuyên môn thuộc Sở Xây dựng hoặc dự thảo quy định giao cho cơ quan xem xét, giải quyết cho phương tiện rời cảng, bến sẽ chịu trách nhiệm “kiểm soát số lượng người trên phương tiện vận tải hành khách” nhằm tránh chồng chéo trong hoạt động kiểm tra, kiểm soát. | Nội dung quy định này đã được bãi bỏ tại dự thảo Thông tư |
|  |  | - Đề nghị điều chỉnh từ ngữ “dẫn đường” tại Điều 21 thành “dẫn tàu”.  Lí do: cho phù hợp với Bộ luật hàng hải về hoa tiêu hàng hải. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo để đảm bảo phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều 73 Luật GT ĐTNĐ. |
| *7* | CVHH Quảng Ngãi *(732/CVHHQNg-QLKCHT ngày 06/10/2025)* | - Tại khoản 1 Điều 5 (trang 3) dự thảo: Đề nghị kiểm tra, chỉnh lại lại lỗi chính tả: “bảo vệ môi trưởng”.  - Tại Điều 8 (trang 5) dự thảo:  + Tại khoản 1: Đề nghị xem xét, thay thế cụm từ “...,chủ phương tiện hoặc thuyền viên hoặc người lái phương tiện thông báo cho cơ quan quản lý... thành cụm từ “người làm thủ tục”, để phù hợp, thống nhất với quy định tại khoản 3 Điều 3 của dự thảo;  + Tại khoản 2: Đề nghị bổ sung thêm hình thức thông báo cho phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, bằng “phương thức điện tử”, để phù hợp với quy định tại Điều 10 của dự thảo.  - Tại Điều 14 (trang 9) dự thảo: Đề nghị kiểm tra, chỉnh sửa lại số thứ tự các khoản của Điều này cho phù hợp (khoản 2 được lặp lại 2 lần).  - Tại khoản 5 Điều 19 (trang 18) dự thảo: Đề nghị kiểm tra, chỉnh sửa lại lỗi chính tả: “04 ngày làm việc”. | Tiếp thu, chỉnh sửa trong dự thảo Thông tư. |
| - Tại khoản 4 Điều 23 (trang 20) dự thảo: Đề nghị xem xét, chỉnh sửa nội dung sau cho phù hợp: “Thực hiện đăng tải công khai Kế hoạch điều động phương tiện được đăng tải trên Trang thông tin của Cảng vụ” (bổ sung thêm cụm từ đăng tải). | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Thông tư để đảm bảo tính khoa học, dễ hiểu trong diễn đạt. |
| - Đề nghị xem xét, bổ sung thêm vào dự thảo Thông tư quy định về “lai dắt tàu thuyền” cho phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa theo hướng thực hiện theo quy định về lai dắt tàu thuyền của pháp luật hàng hải. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Thông tư do đây là nội dung ngoài phạm vi điều chỉnh của dự thảo Thông tư, cần nghiên cứu, đánh giá và đề xuất khi đủ cơ sở. |
| *8* | CVHH Quảng Trị *(107/CVHHQT-QLKCHT ngày 06/10/2025)* | 1. Tại Chương VI, Điều 28, Điều khoản thi hành: đang ghi “Nghị định này có hiệu lực…” đề nghị chỉnh sửa lại “Thông tư này có hiệu lực…” cho phù hợp với dự thảo thông tư. | Tiếp thu, chỉnh sửa trong dự thảo Thông tư. |
|  | 2. Tại Khoản 2, Điều 24 bổ sung "quy trình kiểm soát tải trọng", nhằm tránh bỏ sót trách nhiệm, trên cơ sở đó cảng vụ có căn cứ thực hiện nhiệm vụ kiểm soát tải trọng tại cảng, bến. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Thông tư do đây là nội dung thuộc lĩnh vực quản lý khác. |
|  | 3. Tại khoản 2, Điều 9 để nghị xem xét chỉnh sửa “2. Địa điểm làm thủ tục: Tại trụ sở chính hoặc Văn phòng đại diện của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu…” thành “2. Địa điểm làm thủ tục: Trụ sở chính hoặc Văn phòng đại diện của Cảng vụ….”. Lý do: Việc các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành phối hợp, bố trí cán bộ đến trực tiếp trụ sở hoặc điểm làm việc của Cảng vụ khu vực để thực hiện thủ tục cho phương tiện, bảo đảm tập trung, đồng bộ và giảm thời gian, chi phí đi lại cho doanh nghiệp phù hợp với chủ trương cải cách thủ tục hành chính, cơ chế một cửa và định hướng chuyển đổi số trong lĩnh vực đường thủy nội địa của Bộ Xây dựng. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Thông tư để đảm bảo đầy đủ các đối tượng. |
| *9* | CVHH Thừa Thiên Huế *(847/CVHHTTH-QLKCHT ngày 06/10/2025)* | 1. Tại Điểm a Khoản 3 Điều 5 đề nghị bổ sung như sau: "*a) Thuyền viên, người lái phương tiện phải lập danh sách hành khách của chuyến đi (bao gồm họ tên, năm sinh, số căn cước công dân hộ chiếu/giấy tờ tùy thân khác) và phải kiểm tra điều kiện an toàn đối với người và phương tiện theo quy định trước khi khởi hành*."  Lý do: Đảm bảo công tác quản lý; giúp cho hoạt động an ninh, an toàn và cứu hộ, cứu nạn dễ dàng, hoạt động kiểm soát của cơ quan chuyên ngành tại cảng/bến theo Điểm b Khoản 3 Điều 5 được đồng bộ. | Tiếp thu, chỉnh sửa mẫu Danh sách hành khách quy định tại Phụ lục IV Thông tư số  [80/2014/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-80-2014-tt-bgtvt-van-tai-hanh-khach-hanh-ly-bao-gui-tren-duong-thuy-noi-dia-264060.aspx" \t "_blank" \o "Thông tư 80/2014/TT-BGTVT) ngày 30/12/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (đã được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số [34/2019/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-34-2019-tt-bgtvt-sua-doi-cac-thong-tu-quy-dinh-van-tai-duong-thuy-noi-dia-423609.aspx" \t "_blank" \o "Thông tư 34/2019/TT-BGTVT) ngày 6/09/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải). |
|  |  | 2. Tại Khoản 3 Điều 6 đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau: "*3. Khi hoạt động trong vùng nước cảng biển, luồng hàng hải, đường thủy nội địa thuộc khu vực quản lý của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu. phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài phải thực hiện đầy đủ các định về giao thông hàng hải, đường thủy nội địa và các quy định sau:...*"  Lý do: Bổ sung đầy đủ căn cứ để thuận tiện cho công tác quản lý sau khi bãi bỏ TTHС. | *Trùng với ý kiến của CVHH Bình Thuận.*  Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do trách nhiệm của các chủ thể liên quan khi bãi bỏ thủ tục đã được rà soát, quy định đầy đủ. |
|  |  | 3. Bổ sung Điểm c vào Khoản 3 Điều 5 như sau: “*c) Khi tiếp nhận nhiên liệu không được tiến hành đón, trả hành khách*.”.  Lý do: nhằm đảm bảo an toàn cho phương tiện vận tải hành khách và hành khách trong phòng chống cháy, nổ. | *Trùng với ý kiến của CVHH Bình Thuận.*  Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do các phương tiện khi đưa vào sử dụng phải đảm bảo các điều kiện về an toàn kỹ thuật, việc quy định như đề xuất sẽ phát sinh thêm các điều kiện trong hoạt động vận tải, cần được nghiên cứu, đánh giá kỹ lưỡng. |
| *10* | CVĐTNĐ KV III *(992/CVĐTNĐIII-AT ngày 06/10/2025)* | 1. Về cơ bản thống nhất với thể thức, bố cục và nội dung Dự thảo. Tuy nhiên đề nghị xem xét điều chỉnh, bổ sung một số nội dung.  2. Tại Điều 4, khoản 1, điểm a: đề nghị bỏ chữ *“thủy nội địa”*  Lý do: tại Điều 1, khoản 1, điểm a đã quy định, nên đề nghị viết cho thống nhất.  3. Đề nghị xem lại khoản 1 Điều 4 và khoản 2 Điều 9, lý do: tại Điều 4, khoản 1 quy định Phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu phải làm thủ tục và nộp phí, lệ phí *không có phương tiện chở khách.*  Tại Điều 9, khoản 2: “Địa điểm làm thủ tục: Tại trụ sở chính hoặc Văn phòng đại diện của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu hoặc trực tiếp tại phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài lại quy định *phương tiện chở khách.".*  7. Đề nghị bổ sung cụm từ “*tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài”*tại Điều 20, khoản 1: viết cho thống nhất  “1. Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Cảng vụ trực thuộc Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao, tổ chức kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm việc thực hiện công tác an ninh tại cảng thủy nội địa *tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài*. Danh mục kiểm tra công tác an ninh tại các cảng thủy nội địa *tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài* theo Mẫu số 10 tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này”.  9. Đề nghị bổ sung cụm từ “*bến”*tại Điều 25, khoản 10: viết cho thống nhất thành “…cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, *bến* thủy nội địa hoặc Công an, Ủy ban nhân dân cấp xã…” | Tiếp thu, chỉnh sửa trong dự thảo Thông tư. |
|  |  | 5. Đề nghị làm rõ thêm tại Điều 13, khoản 2 là *“giám sát”* hay *“kiểm tra, giám sát”*  Lý do: Điều 13, khoản 1 đã quy định là “kiểm tra, giám sát” | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do:  - Khoản 1 đang quy định chung cho tất cả hoạt động tại cảng, bến, khu neo đậu, nên việc dùng cụm “kiểm tra, giám sát” là hợp lý, vì bao quát cả hành vi theo dõi định kỳ và kiểm tra khi phát hiện vi phạm.  - Khoản 2 lại chỉ giới hạn việc giám sát trực tiếp trên phương tiện, tức là hành vi có tính quan sát, theo dõi — không mang tính “thanh tra”, “kiểm tra hành chính”. |
|  | 6. Đề nghị sửa đổi, bổ sung Điều 18, khoản 5: viết cho thống nhất các quy định hiện nay  Lý do: Điều 27, khoản 4 của Nghị định 140/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025 của Chính phủ quy định về phân định thẩm quyền của chính quyền địa phương 02 cấp trong lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng quy định: *“**Thành phần tham dự họp đánh giá an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài theo quy định … gồm các cơ quan quản lý tại khu vực cảng: Cảng vụ Hàng hải hoặc Cảng vụ đường thuỷ nội địa, Hải quan cửa khẩu, Biên phòng cửa khẩu, Kiểm dịch y tế, Kiểm dịch động vật, Kiểm dịch thực vật”.* | Tiếp thu, chỉnh sửa trong dự thảo Thông tư. |
|  | 4. Đề nghị xem lại khoản 1 Điều 4 và khoản 11 Điều 11. Lý do: tại Điều 4, khoản 1 quy định loại phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu phải làm thủ tục và nộp phí, lệ phí*.*  Tại Điều 11, khoản 4 lại quy định giảm thủ tục vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu đối với *một số loại phương tiện mà theo quy định là không phải làm thủ tục và nộp phí, lệ phí.* | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo để đảm bảo quy định đầy đủ các đối tượng như phương tiện vận tải hành khách mang cấp VR-SB... |
|  | 8. Đề nghị bỏ từ “cảng biển” tại khoản 16 Điều 24.  Lý do: Thông tư này quy định về quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và quản lý hoạt động hoa tiêu đường thủy nội địa. | Tiếp thu, chỉnh sửa trong dự thảo Thông tư. |
|  |  | 10. Tại Điều 26, khoản 3: đề nghị bỏ từ “*tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài”.*  Lý do: chỉ nên quy định trách nhiệm phối hợp hoạt động quản lý tại cảng thủy nội địa nói chung. Cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài chỉ là một số nhỏ trong tổng thể các cảng đang hoạt động. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do các quy định này chỉ áp dụng với các hoạt động quản lý có liên quan đến các cơ quan, đơn vị khác như Hải quan, kiểm dịch... |
| *11* | CVHH Nha Trang (1361/CVHHNT-QLKCHT ngày 06/10/2025) | 1.1 Các nội dung trong Điều 4 cần xem xét quy định cho phù hợp với tên “*Thủ tục cho phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu*” vì các khoản về nội dung không quy định các thủ tục cụ thể mà chỉ liệt kê các đối tượng dẫn đến có sự trùng lặp với Điều 2.  Bên cạnh đó việc quy định tại khoản 2 Điều 4 “ *Thủ tục vào, rời, nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh tại cảng, bến thủy nội địa cho các trường hợp quy định tại khoản 01 Điều này thực hiện theo quy định của pháp luật hàng hải đối với tàu thuyền vào, rời, nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh tại cảng biển và Thông tư này*” không thuộc phạm vi điều chỉnh của dự thảo Thông tư này vì điểm a, khoản 1 Điều 1 chỉ áp dụng đối với phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa (các quy định pháp luật hàng hải đã có quy định cụ thể thủ tục đối với các đối tượng này) | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do Điều 4 dự thảo quy định các trường hợp phải làm thủ tục và dẫn chiếu các quy định về cách thức làm thủ tục cụ thể, theo đó, các đối tượng quy định tại dự thảo Thông tư sẽ được áp dụng thống nhất theo quy định của pháp luật hàng hải. |
|  |  | 1.2. Tại điểm b, khoản 3, Điều 5 “*Điều kiện phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu*” quy định: Phương tiện vận tải hành khách phải tuân thủ các quy định tại Điều 78 Luật Giao thông đường thủy nội địa và các quy định sau:…b) Phải được các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu kiểm soát số lượng người trên phương tiện trước khi rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.  Đề nghị xem xét lại quy định này vì Điều 78 Luật Giao thông đường thủy nội địa chỉ quy định trách nhiệm của thuyền trưởng hoặc người lái phương tiện; không quy định trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải. Bên cạnh đó việc quy định các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu phải kiểm soát số lượng người trên phương tiện đối với tất cả các phương tiện vận tải hành khách trước khi rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu dẫn đến phát sinh nhiều nhân lực trong công tác kiểm tra thực tế. | Tiếp thu, nội dung quy định này đã được bãi bỏ. |
|  |  | 1.3. Tại khoản 2, Điều 6 cần xem xét tính khả thi trong thực tế khi giao chủ cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu hướng dẫn các phương tiện không thuộc trường hợp quy định tại Điều 4 Thông tư thực hiện neo đậu, di chuyển, cập cầu, cập mạn hoặc tiến hành các hoạt động khác trong vùng nước cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu vì liên quan đến công tác an toàn, an ninh, phòng ngừa ô nhiễm môi trường tại khu vực. Do đó đề nghị xem xét theo hướng quy định “các phương tiện hoặc chủ bến thực hiện thông báo, gửi kế hoạch của phương tiện đến hoạt động đến các cơ quan quản lý chuyên ngành” để có cơ sở kiểm tra, giám sát hoạt động của phương tiện trong vùng nước quản lý, bảo đảm an toàn, an ninh trong quá trình hoạt động. | Tiếp thu, chỉnh sửa nội dung Thông tư, tuy nhiên việc thông báo và gửi kế hoạch của phương tiện đến cơ quan quản lý chuyên ngành giữ nguyên theo hướng giao trách nhiệm cho chủ cảng, bến. |
|  |  | 1.4. Tại khoản 1 Điều 11 “1. Phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa để tiếp nhận nhiên liệu, lương thực, thực phẩm được miễn làm thủ tục vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu”. Đề nghị xem xét quy định miễn làm thủ tục đối với các trường hợp này. Lý do: có yếu tố phương tiện nước ngoài, phương tiện từ nơi khác đến để thực hiện hoạt động tiếp nhận nhiên liệu (xăng, dầu), thực phẩm; các hoạt động này liên quan đến an toàn, an ninh, phòng chống cháy nổ, phòng ngừa ô nhiễm môi trường; gian lận thương mại. Trường hợp miễn làm thủ tục thì cần quy định rõ các trường hợp này cần thực hiện thông báo, gửi kế hoạch đến cơ quan chức năng chuyên ngành để thực hiện kiểm tra, giám sát. | Đề nghị giữ nguyên vì nội dung này kế thừa quy định của điểm k khoản 1 Điều 60 Nghị định số 08/2021/NĐ-CP |
|  |  | 1.5. Tại khoản 3, Điều 13: “3.Các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thực hiện kiểm soát số lượng người trên phương tiện đối với tất cả các phương tiện vận tải hành khách trước khi rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu”. Đề nghị chuyển nội dung này vào phần trách nhiệm của chủ cảng, chủ bến thủy nội địa, khu neo đậu, người quản lý khai thác cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu quy định tại Điều 24 của dự thảo Thông tư. Lý do: việc kiểm tra, giám sát của các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đã được nêu tại khoản 1, khoản 2 Điều 13, việc quy định phải kiểm soát số lượng người trên phương tiện đối với tất cả các phương tiện vận tải hành khách trước khi rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu sẽ phát sinh nhiều nhân lực trong quá trình thực hiện kiểm tra, giám sát thực tế. | Tiếp thu, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư. |
|  |  | 1.6. Đề nghị làm rõ Bến thủy nội địa có được tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài hay không, vì theo dự thảo Thông tư quy định Cảng thủy nội địa mới được làm thủ tục cho thuyền nước ngoài và thực hiện thủ tục đánh giá an ninh cảng thủy nội địa. Trong khi đó tại Điều 4 quy định “thủ tục đối với phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu”. |  |
| *12* | CVHH Hải Phòng (2390/CVHHHP-ATANHH ngày 06/10/2025) | 1. Tại khoản 1 Điều 4: Đề nghị bỏ khoản a: “Phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB; thủy phi Lý do: Đây là nội dung về đối tượng không phải trường hợp áp dụng. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo để chỉ nhóm các đối tượng vào từng trường hợp. |
|  |  | 2. Tại khoản 1 Điều 5: Đề nghị bổ sung cụm từ “định biên thuyền viên” vào sau nội dung “Phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài thuộc trường hợp quy định tại Điều 4 Thông tư này chỉ được rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu khi bảo đảm các điều kiện an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường" Lý do: Bổ sung quy định về định biên thuyền viên. | Đề nghị giữ nguyên vì định biên là một trong các điều kiện về bảo đảm an toàn |
|  |  | 3. Tại điểm b khoản 3 Điều 5: Đề nghị sửa thành “Ban quản lý bến, chủ bến, chủ cảng có trách nhiệm phối hợp với các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và các lực lượng liên quan khác (nếu có) kiểm soát số hành khách, thuyền viên của các phương tiện trước khi rời bến”.  Lý do: Bổ sung quy định về trách nhiệm phối hợp trong kiểm soát số lượng thuyền viên, hành khách trên phương tiện đối với Ban quản lý bến, chủ bến, chủ cảng. | Nội dung này đã được tiếp thu, chỉnh sửa theo hướng giao chủ cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu chủ động thực hiện. |
|  |  | 4. Tại khoản 1 Điều 8: Đề nghị bổ sung cụm từ “người làm thủ tục,” vào trước nội dung “chủ phương tiện hoặc thuyền viên hoặc người lái phương tiện phải thông báo cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu" Lý do: Nhằm tạo thuận lợi, linh hoạt trong công tác thông báo. | Tiếp thu, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư. |
|  |  | 5. Tại Điều 10: Đề nghị: Bổ sung nội dung về các thành phần hồ sơ, giấy tờ khi làm thủ tục. Lý do: Làm rõ về các hồ sơ, giấy tờ cần khai báo và xuất trình khi làm thủ tục | Quy định về thành phần hồ sơ đã được thể hiện tại Điều 16, 17 dự thảo Thông tư và được dẫn chiếu về quy định pháp luật hàng hải tại khoản 2 Điều 4 dự thảo Thông tư. |
|  |  | 6. Tại khoản 2 Điều 6 và khoản 3 Điều 11: Hai quy định này chưa thống nhất về cách quản lý cùng một đối tượng. Cụ thể: Tại khoản 2 Điều 6 quy định: “Phương tiện không thuộc trường hợp quy định tại Điều 4 Thông tư này thực hiện neo đậu, di chuyển, cập cầu, cập mạn hoặc tiến hành các hoạt động khác trong vùng nước cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu theo hướng đẫn của chủ cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu." Trong khi đó, tại khoản 3 Điều 11 lại nêu: “Việc quản lý hoạt động của phương tiện thủy nội địa này thông qua việc lập và triển khai kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng, bên thủy nội địa, khu neo đậu của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành và đăng tải công khai thông tin kế hoạch điều động phương tiện trên Trang thông tin của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành." Đề nghị: Rà soát, chỉnh sửa để đảm bảo thống nhất phương thức quản lý. | Tiếp thu, chỉnh sửa thống nhất tại dự thảo Thông tư |
|  |  | 7. Tại khoản 2 Điều 13: Đề nghị sửa đổi điểm a): “Có dấu hiệu rõ ràng vi phạm pháp luật" bằng: “Có bằng chứng rõ ràng về các khiếm khuyết ảnh hưởng đến an toàn kỹ thuật của phương tiện" Lý do: Quy định rõ ràng hơn về trường hợp phát hiện khiếm khuyết Đề nghị bổ sung điểm c): “Khi có yêu cầu của cơ quan khác trong việc phòng, chống gian lận thương mại và buôn lậu" Lý do: Bổ sung trường hợp đối việc phối hợp xử lý vi phạm liên quan đến buôn lậu. | Tiếp thu, chỉnh sửa trong dự thảo Thông tư. |
|  |  | 8. Tại khoản 4 Điều 25: Bổ sung dấu phẩy “,” vào sau “Trường hợp phát hiện trên phương tiện có người, động vật mắc bệnh truyền nhiễm hoặc thực vật có khả năng gây bệnh phải báo ngay cho Cảng vụ hoặc chính quyền địa phương nơi có cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu Lý do: Để câu văn rõ nghĩa và dễ hiểu hơn. | Tiếp thu, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư. |
| *13* | CVHH Thái Bình (493/CVHHTB-QLKCHTATANHH ngày 07/10/2025) | 1. Tại Điều 6 Đề nghị Ban soạn thảo xem xét lại quy định đối với các phương tiện thủy không quy định tại Điều 4 hoạt động tại các cảng, bến nằm trong vùng nước cảng biển. Vì hiện nay các phương tiện thực hiện nạo vét, chở bùn đất tiến hành hoạt động trong vùng nước cảng biển mà không chịu sự quản lý, điều động hoặc chấp thuận của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển thì sẽ không đảm bảo các phương tiện này chấp hành các quy định của pháp luật về an toàn hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Vì vậy, đề nghị bỏ cụm từ “vùng nước cảng biển” tại các khoản 1, 2 và cụm từ “vùng nước cảng biển, luồng hàng hải” tại khoản 3. | Đề nghị giữ nguyên vì có phương tiện hoạt động trong vùng nước cảng biển; có cảng, bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển |
|  |  | 2. Tại Điều 21 Đề nghị bổ sung thêm quy định cụ thể về sử dụng tàu lai dắt đối với các phương tiện thủy nội địa có chiều dài trên 90m; vì hiện nay có rất nhiều phương tiện thủy nội địa có chiều dài trên 90 mét di chuyển, hành trình trên luồng, cập cầu, rời cầu cảng, bến không có tàu lai hỗ trợ tiềm ẩn nguy cơ tai nạn cao. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Thông tư do đây là nội dung ngoài phạm vi điều chỉnh của dự thảo Thông tư, cần nghiên cứu, đánh giá và đề xuất khi đủ cơ sở. |
| *14* | CV ĐTNĐ KVI (659/CVI-QLKCHT ngày 06/10/2025) | 1. Đối với việc bãi bỏ TTHC đối với phương tiện vào, rời cảng, bến thuỷ nội địa, khu neo đậu. Từ thực tiễn quản lý, việc bãi bỏ thủ tục cấp phép phương tiện thủy nội địa vào cảng, bến thủy nội địa (trừ các phương tiện mang cấp VR-SB, phương tiện xuất nhập cảnh, quá cảnh...) nhằm giảm chi phí, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp, người dân, tuy nhiên việc bãi bỏ thủ tục “rời cảng, bến TNĐ, khu neo đậu” cần đánh giá các tác động như sau:  - Thủ tục cấp phép rời cảng giúp cơ quan quản lý kiểm tra, xác nhận điều kiện an toàn kỹ thuật, chấp hành quy định về trọng tải, bảo vệ môi trường trước khi phương tiện rời cảng;  - Hiện nay phương tiện thuỷ nội địa ngày càng có tải trọng, kích thước lớn, phạm vi hoạt động liên tục, trong tình huống khẩn cấp, thiên tai, sự cố giao thông đường thủy, thủ tục rời cảng cho phép quản lý, hạn chế, dừng không cho phương tiện rời cảng, bến vào thời điểm nguy hiểm. Nếu bỏ thủ tục này, nguy cơ phương tiện xuất phát vào thời gian bất lợi gây mất an toàn giao thông, ảnh hưởng đến kết cấu hạ tầng giao thông trên tuyến (đâm va vào các công trình vượt sông: cầu, đường dây diện...):  - Gây khó khăn trong công tác quản lý luồng, điều tiết phương tiện, phân luồng giao thông đặt biệt là ở các khu vực cảng bến tập trung, luồng hẹp, có mật độ phương tiện hành trình, vào/rời cảng cao;  - Tạo khoảng trống pháp lý phương tiện sẽ lợi dụng vi phạm (giả mạo giấy tờ, hồ sơ, khai sai thông tin về hàng hoá, trọng tải, hành khách...) dẫn đến việc phát hiện vi phạm không kịp thời, xử lý khó khăn, gây tâm lý “nhiều phương tiện không sợ bị kiểm tra"; Từ những đánh giá nêu trên đề xuất “Tiếp tục nghiên cứu hoặc thí điểm đánh giá đối với việc bãi bỏ thủ tục rời cảng, bến, TNĐ khu neo đậu đối với phương tiện thuỷ nội địa”. | Nội dung này nhằm cụ thể hóa Phương án cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh thuộc phạm vi quản lý của Bộ Xây dựng đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1757/2025/QĐ-TTg ngày 18/8/2025, đồng thời, tiếp tục đánh giá, báo cáo cụ thể tại hồ sơ Đề án nâng cao giải pháp QLNN thay thế TTHC cấp phép; miễn, giảm phí, lệ phí đối với phương tiện TNĐ vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu. |
|  |  | 2. Điều 13 Dự thảo Thông tư quy định về “Kiểm tra, giám sát chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu”  - Theo quy định tại khoản 1 Điều 13 Dụ thảo Thông tư việc kiểm tra, giám sát đối với phương tiện, hàng hóa, hành khách, thuyền viên, kết cấu hạ tầng cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và những đối tượng khác khi hoạt động tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu vẫn chưa rõ ràng, chưa hướng dẫn chi tiết, cụ thể công tác kiểm tra hoạt động cụ thể về: tiêu chí, căn cứ, phương pháp kiểm tra, yêu cầu trong khi thực hiện kiểm tra, nội dung chi tiết kiểm tra, biên bản kiểm tra..;  - Đề xuất sửa đổi Khoản 2 Điều 13, Dự thảo Thông tư như sau: “2. Việc kiểm tra giám sát trực tiếp trên phương tiện của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành được thực hiện như sau: a) Trực tiếp phát hiện hoặc thông qua phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, phát hiện, ghi nhận các dấu hiệu vi phạm pháp luật; b) Thực hiện theo định kỳ hàng tháng, quý hoặc theo chỉ đạo, kế hoạch của cơ quan quản lý để hoạt động các phương tiện, thuyền viên, kết cấu hạ tầng cảng, bến, khu neo đậu. Lý do: Nhằm tăng cường công tác kiểm tra các hành vi vi phạm, phát hiện sớm các hư hỏng, kiếm khuyết của trang thiết bị an toàn, công tác thực tập, ứng phó sự cố, tình huống khẩn nguy...đảm bảo phương tiện hoạt động ở trạng thái tốt nhất, giảm thiểu tối đa sự cố tai nạn... | Tiếp thu, chỉnh sửa như sau:  *“2. Việc giám sát trực tiếp trên phương tiện của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành được thực hiện trong các trường hợp sau đây:*  *a) Khi trực tiếp phát hiện hoặc thông qua thiết bị kỹ thuật, nghiệp vụ phát hiện* bằng chứng rõ ràng về các khiếm khuyết ảnh hưởng đến an toàn kỹ thuật của phương tiện*;*  *b) Khi cần thiết để bảo đảm an toàn giao thông, phòng ngừa sự cố, bảo vệ môi trường, quốc phòng, an ninh hoặc theo yêu cầu, kế hoạch chuyên đề của cơ quan có thẩm quyền.”* |
| *15* | TT phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải VN (1034/TKCN-HCTH ngày 06/10/2025) | Bổ sung thêm nội dung tại Chương I, Điều 1, Khoản 2 như sau: Thông tư này không áp dụng đối với các hoạt động tại cảng, bến thuỷ nội địa, khu neo đậu tàu tìm kiếm cứu nạn hàng hải. | Tiếp thu, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư. |
| *16* | CVHH Nghệ An (978/CVHHNA-QLKCHT ngày 06/10/2025) | 1. Đề xuất sửa đổi điểm b, khoản 3, Điều 5. Người quản lý, khai thác cảng, bến thủy nội địa có trách nhiệm kiểm tra, xác nhận số lượng hành khách trước khi phương tiện rời cảng, bến. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu kiểm tra ngẫu nhiên, đột xuất hoặc kiểm tra khi có dấu hiệu vi phạm.  2. Đề xuất bổ sung Điều 11. Điểm d khoản 4: Phương tiện vận chuyển nguyên liệu, nông sản, thủy sản từ nơi sản xuất, nuôi trổng đến cảng, bến của nhà máy chế biến, vận chuyển vật liệu từ mở khai thác khoáng sản đến cảng, bến của mỏ mà khi rời cảng, bến này không vận chuyển hàng hóa, không thay đổi thuyền viên, người lái phương tiện thì không phải làm thủ tục rời cảng, bến;  3. Quy định trách nhiệm pháp lý cụ thể của Chủ cảng, bến thủy nội địa trong việc kiểm tra điều kiện an toàn của phương tiện thủy khi vào, rời cảng, bến và lưu trữ thông tin này để phục vụ công tác hậu kiểm của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến. | Tiếp thu, nội dung này đã được chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư. |
| *17* | CVHH Quảng Ninh (1057/CVHHQN-QLKCHT ngày 13/10/2025) | **1. Về tên của Thông tư**  Căn cứ vào:  - Điều 71, 72 Luật Giao thông đường thủy nội địa;  - Điều 255 Bộ luật hàng hải Việt Nam;  - Điều 61, 62, 63, 64 và 65 Nghị định số 08/2021/NĐ-CP;  đề nghị sửa tên Thông tư thành:  **Thông tư quy định về quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.**  *Lý do:* Để phù hợp các quy định của pháp luật có liên quan. Tách nội dung quản lý hoạt động hoa tiêu đường thủy nội địa để quy định trong Thông tư khác (theo yêu cầu tại Điều 73 Luật Giao thông đường thủy nội địa). Mặt khác, việc đổi tên Thông tư như vậy sẽ tạo điều kiện để xây dựng bố cục, nội dung của Thông tư tập trung vào các quy định về quản lý nhà nước trong phạm vi cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa và thuận tiện cho việc áp dụng sau này.  **2. Về bố cục của Thông tư**  Căn cứ vào tên của Thông tư, phạm vi điều chỉnh của Thông tư, đề nghị bố cục Thông tư gồm 05 chương, cụ thể như sau:  - Chương I: Quy định chung;  - Chương II: Quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa;  - Chương III: Đảm bảo an ninh tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa tiếp nhận tàu thuyền nước ngoài;  - Chương IV: Trách nhiệm tổ chức quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa;  - Chương V: Điều khoản thi hành. Căn cứ tiêu đề của từng chương, sắp xếp, bố trí các Mục, Điều trong Thông tư cho phù hợp. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo nhằm đảm bảo tính kế thừa, khoa học trong xây dựng VB QPPL. |
|  |  | **1. Tại điểm a khoản 1 Điều 1, Điều 2**  Đề nghị bổ sung thêm “***tàu biển nước ngoài***”.  *Lý do*: Hiện nay, trên cả nước có 20 cảng thủy nội địa đón tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài, do đó cần bổ sung để bao quát phạm vi điều chỉnh, phù hợp với tình hình thực tế.  **2. Tại Điều 3**  Bổ sung thêm các khái niệm: “***Khu neo đậu***”; “***Khu nước***”; “***Người có thẩm quyền ký giấy vào, rời, lệnh điều động***”.  *Lý do*: để đầy đủ quy định và thẩm quyền triển khai thực hiện nhiệm vụ của tổ chức, cá nhân liên quan. | Tiếp thu, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư |
|  |  | **3. Tại khoản 5 Điều 3**  Đề nghị nghiên cứu bổ sung thêm các cơ quan quản lý nhà nước về chuyên ngành như Cảnh sát Giao thông,...  *Lý do*: để đầy đủ. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do nội dung đề xuất vượt quả thẩm quyền quy định của dự thảo. |
|  |  | **4. Tại khoản 3 Điều 5**  Có một số ý kiến như sau:  - Điểm a: Đề nghị quy định cụ thể điều kiện an toàn đối với người khi tham gia giao thông đường thủy nội địa gồm những gì? Đặc biệt, đối với hành khách trên các tàu du lịch có phục vụ ăn uống, lưu trú,… nhằm không hạn chế sự phát triển du lịch biển, đường thủy nội địa.  - Điểm b: Đối với các phương tiện vận tải hành khách hoạt động liên tục, thường xuyên dừng, đỗ để đón, trả khách tại các điểm du lịch trên biển, đường thủy nội địa hoặc phục vụ thăm quan sẽ không đủ nguồn nhân lực để thực hiện việc kiểm soát mỗi lần phương tiện rời cảng, bến. Bên cạnh đó nội dung quy định này đang mâu thuẫn với quy định tại điểm c khoản 4 Điều 11 Dự thảo.  - Đề nghị quy định rõ thời gian cơ quan quản lý chuyên ngành thực hiện việc kiểm soát số lượng người trên phương tiện là bao nhiêu; đồng thời, thời gian kiểm soát này có thuộc phạm vi thời gian làm thủ tục cho phương tiên được quy định tại Điều 9 của Dự thảo này hay không?. | Quy định này đã được tiếp thu, bãi bỏ tại dự thảo. |
|  |  | **5. Tại khoản 2 Điều 6**  Đề nghị xem xét bổ sung trách nhiệm thẩm quyền chủ cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu trong trường hợp phương tiện không đảm bảo an toàn hàng hải, an toàn đường thủy nội địa hoặc không đủ điều kiện hoạt động theo Điều 24 Luật Giao thông đường thủy nội địa nhưng chủ cảng, bến thủy nội địa vẫn yêu cầu di chuyển, neo đậu, cập cầu, cập mạn hoặc tiến hành các hoạt động khác. Bên cạnh đó nội dung quy định này đang mâu thuẫn với quy định tại điểm c khoản 3 Điều này; khoản 1, 6,… Điều 25 Dự thảo. | Đề nghị giữ nguyên vì trường hợp phương tiện không bảo đảm an toàn không được rời cảng theo quy định tại khoản 1 Điều 5 dự thảo Thông tư |
|  |  | **6. Tại điểm c khoản 3 Điều 6**  Đề nghị rà soát nội dung quy định tại điểm này với khoản 2 Điều 6 Dự thảo.  Cụ thể, khoản 2 Điều 6 quy định một số phương tiên hoạt động theo hướng dẫn chủ cảng, bến, khu neo đậu, trong khi Điều này lại yều cầu thuyền viên, người lái phương tiện phải chấp hành chỉ dẫn của nhân viên điều hành VTS. Việc này dẫn đến tình trạng có hai chủ thể cùng đưa ra mệnh lệnh, gây mâu thuẫn trong thẩm quyền.  *Lý do:* để thống nhất. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do đối tượng điều chỉnh tại khoản 2 và khoản 3 Điều 6 khác nhau. |
|  |  | **7. Tại điểm a khoản 2 Điều 7**  Đề nghị xem xét tính hiệu lực, hiệu quả của các quy định liên quan đến cơ quan quản lý nhà nước ngoài Bộ Xây dựng được quy định tại dự thảo Thông tư này. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do các quy định về cơ quan quản lý chuyên ngành mang tính kế thừa, phù hợp với chuyên ngành quản lý. |
|  |  | **8. Tại Điều 8, Điều 9**  Đề nghị rà soát, chỉnh sửa lại Điều 8 và Điều 9 với quy định tại khoản 2 Điều 4 của Dự thảo.  *Lý do*: Khoản 2 Điều 4 đã quy định các thủ tục đối với phương tiện, tàu biển và phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thực hiện theo pháp luật hàng hải. Tuy nhiên, nội dung tại Điều 8 và Điều 9 (nội dung thông báo, thời gian thông báo, thời hạn giải quyết, địa điểm làm thủ tục) không nhất quán với một số quy định pháp luật về hàng hải. | Tiếp thu ý kiến, bãi bỏ quy định tại Điều 8 và Điều 9 tại dự thảo Thông tư xin ý kiến |
|  |  | **9. Tại khoản 1 Điều 11**  Đề nghị các phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa để tiếp nhận nhiên liệu, lương thực, thực phẩm vẫn phải làm thủ tục vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.  *Lý do:* Để đảm bảo an toàn, an ninh, phòng cháy chữa cháy và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do quy định mang tính kế thừa, thực hiện ổn định, chưa phát sinh các tình huống mất an toàn. |
|  |  | **10. Tại khoản 3 Điều 11**  Đề nghị rà soát nội dung quy định tại khoản này.  *Lý do*: Để bảo đảm tính thống nhất về thẩm quyền điều phối hoạt động của tàu biển, phương tiện tại Điều này với khoản 2 và khoản 3 Điều 6 Dự thảo. | Tiếp thu, chỉnh sửa |
|  |  | **11. Tại Điều 13**  Đề nghị rà soát, chỉnh sửa các nội dung tại Điều này  *Lý do*: Để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với các quy định có liên quan tại Nghị định số 217/2025/NĐ-CP ngày 05/8/2025 của Chính phủ về hoạt động kiểm tra chuyên ngành. | Tiếp thu, chỉnh sửa (TTHHVN) |
|  |  | **12. Tại Điều 21**  Đề nghị quy định chi tiết về chế độ sử dụng hoa tiêu, trong đó nêu rõ các trường hợp bắt buộc và các trường hợp không bắt buộc phải sử dụng dịch vụ hoa tiêu như theo quy định pháp luật hàng hải.  *Lý do*: để phù hợp thực tế và đồng bộ quy định giữa lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa nhằm tạo điều kiện hoạt động công bằng, minh bạch các chi phí cho các tổ chức, cá nhân liên quan. | Đề nghị giữ nguyên nội dung quy định tại dự thảo Thông tư |
|  |  | **13. Tại khoản 3 Điều 24**  Đề nghị đánh giá tác động của việc lắp đặt camera giám sát của Chủ cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu có đường truyền kết nối, chia sẻ tín hiệu đến bộ phận trực điều động của cơ quan quản lý.  *Lý do:* để đảm bảo tuân thủ quy định pháp luật trong quá trình xây dựng văn bản quy định pháp luật. Bên cạnh đó nội dung quy định này khó có tính khả thi đối với khu neo đậu; Đồng thời, cần xem xét nội dung này (điều kiện kinh doanh) được quy định tại Thông tư có phù hợp không? Trường hợp phù hợp quy định tại Thông tư đề nghị bổ sung trách nhiệm của tổ chức, cá nhân liên quan khi Chủ cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu chậm hoặc không triển khai thực hiện. | Nội dung này đã được báo cáo tại Đề án cắt giảm TTHC cấp phép cho phương tiện, tuy nhiên, đến nay Đề án chưa được thông qua, do vậy, xin ý kiến tại cuộc họp. |
|  |  | **14. Tại khoản 16 Điều 24**  Đề nghị rà soát lại nội dung quy định tại khoản này với khoản 3 Điều 11, khoản 3 Điều 6 Dự thảo.  *Lý do:* Tránh mâu thuẫn về chủ thể chịu trách nhiệm lập Kế hoạch điều động tàu. Cụ thể, tại khoản 3 Điều 11, … trách nhiệm lập và triển khai Kế hoạch điều động thuộc thuộc cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành. Trong khi đó tại khoản 16 Điều 24, chủ, người quản lý khai thác cảng, bến, khu neo đậu lại là người xây dựng Kế hoạch điều động phương tiện. | Tiếp thu, chỉnh sửa |
|  |  | **15. Tại Điều 23, 24, 25**  Đề nghị phân định rõ trách nhiệm của tổ chức, cá nhân liên quan đối với hai trường hợp: phương tiện, tàu biển làm thủ tục và phương tiện, tàu biển không phải làm thủ tục.  *Lý do:* để đầy đủ minh bạch trách nhiệm của tổ chức, cá nhân. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do nội dung quy định đã được rà soát, đảm bảo mọi trường hợp đều có trách nhiệm thực hiện. |
|  |  | **16. Tại Điều 25**  Đề nghị rà soát lại quy định về thẩm quyền cho phương tiện rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu quy định tại điều này với các điều khoản khác trong Dự thảo.  *Lý do*: Đang có sự mâu thuẫn, chồng chéo giữa các điều khoản trong Dự thảo. Cụ thể, tại điều này, thuyền trưởng là người quyết định cho phương tiện rời cảng, trong khi tại các quy định khác lại giao cho Cảng vụ hoặc chủ cảng. | Tiếp thu, chỉnh sửa |
|  |  | **17. Tại Điều 27**  Đề nghị quy định đối tượng chuyển, báo số liệu về hoạt động tại các cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu đến Cảng vụ để Cảng vụ có căn cứ báo cáo Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam.  *Lý do*: để đầy đủ đối tượng thực hiện. | Tại dự thảo đã quy định đối tượng báo cáo là cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu |
|  |  | **18. Tại Điều 26**  Đề nghị quy định rõ trách nhiệm cấp phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu đối với phương tiện, tàu biển phải thực hiện và trách nhiệm quản lý đối với phương tiện không phải thực hiện cấp phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu đối với cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thuộc Bộ Quốc Phòng, Bộ Công an có hoạt động kết hợp giữa dân sự và quân sự, an ninh.  *Lý do*: để tổ chức, cá nhân không bị xử phạt vi phạm hành chính khi không có giấy phép rời tại cảng, bến thủy nội địa đến,… Đồng thời, cũng để cơ quan quản lý nhà nước khác có đủ điều kiện thực hiện kiểm tra, giám sát, điều tra theo chức năng, nhiệm vụ chuyên ngành theo quy định. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do đã được loại trừ khỏi phạm vi điều chỉnh tại Điều 1. |
|  |  | **19. Tại Điều 28**  Đề nghị xem xét chỉnh sửa cụm từ “Nghị định” thành “Thông tư”. | Tiếp thu, chỉnh sửa |
| *18* | Sở XD Hải Phòng (8236/SXD-CVĐTNĐ ngày 15/10/2025) | 1. Về căn cứ ban hành: đề nghị bổ sung “*Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 54/2022/NĐ-CP ngày 22 tháng 8 năm 2022 của Chính phủ và Nghị định số 06/2024/NĐ-CP ngày 25 tháng 01 năm 2024 của Chính phủ”.* | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do các quy định tại Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28 tháng 01 năm 2021 và các sửa đổi, bổ sung dự kiến sẽ được đề xuất bãi bỏ khi dự thảo Thông tư được ban hành. |
|  |  | 2. Đề nghị điều chỉnh nội dung “Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu” tại khoản 5 Điều 3 dự thảo Thông tư thành *“Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về đường thủy nội địa đối với cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu”* để thống nhất với quy định tại Thông tư số 18/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do các cơ quan có thể bao gồm Cảng vụ Hàng hải. |
|  |  | 3. Đề nghị điều chỉnh nội dung “Phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB” tại điểm a khoản 1 Điều 4 dự thảo Thông tư thành *“Phương tiện mang cấp VRSB”* do phương tiện thủy nội địa đã được thống nhất gọi tắt là phương tiện theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 1 dự thảo Thông tư. | Tiếp thu, chỉnh sửa |
|  |  | 4. Đề nghị điều chỉnh nội dung “Biên phòng cửa khẩu” tại điểm b khoản 2 Điều 7 dự thảo Thông tư thành *“Bộ đội biên phòng”*. | Đề nghị giưa nguyên như dự thảo để đảm bảo phù hợp với NĐ 140/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025. |
|  |  | 5. Tại Điều 13 dự thảo Thông tư quy định nội dung về kiểm tra, giám sát chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, tuy nhiên dự thảo chưa quy định cụ thể nội dung kiểm tra, giám sát và quy trình kiểm tra, giám sát để các cơ quan quản lý nhà nước và đối tượng được kiểm tra, giám sát thực hiện thống nhất trên toàn quốc. | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do hoạt động tự kiểm tra, giám sát do tổ chức, cá nhân tự thực hiện.  Hoạt động của cơ quan nhà nước phải tuân thủ quy định tại NĐ 217/2025/NĐ-CP. |
|  |  | 6. Phạm vi quản lý của các Cảng vụ đã được quy định tại Điều 4 của Thông tư số 18/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng, do đó đề nghị cơ quan soạn thảo lược bỏ khoản 2, khoản 3 Điều 23 dự thảo Thông tư. | Tiếp thu ý kiến góp ý, chỉnh sửa tại dự thảo Thông tư |
| *19* | Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng (1250/KCHT-GT ngàu 13/10/2025) | 1. Đề nghị rà soát các nội dung tại Báo cáo thẩm định số 320/BCTĐ-BTP ngày 18/7/2025 của Bộ Tư pháp để xem xét, chỉnh sửa, hoàn thiện các nội dung liên quan tại dự thảo Thông tư. | Tiếp thu, rà soát, chỉnh sửa |
|  |  | 2. Đề nghị rà soát, xem xét biên tập bổ sung quy định về bảo vệ môi trường đối với phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ, phương tiện thủy nước ngoài hoạt động trên đường thủy nội địa theo quy định tại Điều 49 Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ. | Nội dung ngoài phạm vi điều chỉnh của dự thảo Thông tư. |
|  |  | 3. Việc bãi bỏ thủ tục hành chính cấp phép phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu tác động đến hoạt động kiểm tra phương tiện thủy; phí, lệ; bộ máy, nhân sự đang được giao thực hiện trực tiếp thủ tục hành chính liên quan đến thủ tục hành chính nêu trên (21 Cảng vụ Đường thủy nội địa, gồm: 04 Cảng vụ ĐTNĐ thuộc Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, 17 Cảng vụ ĐTNĐ địa phương). Đề nghị cơ quan chủ trì có đánh giá tác động và đề xuất giải pháp, lộ trình thực hiện | Dự thảo Thông tư quy định nội dung thực thi phương án cắt giảm thủ tục hành chính đã được Chính phủ phê duyệt |
| *20* | Sở XD Ninh Bình (4264/SXD-CVĐTNĐ ngày 15/10/2025) | - Tại Khoản 4 Điều 23 Dự thảo Thông tư quy định:  *“****Điều 23.*** *Quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu*  *4.* ***Lập và triển khai*** *Kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa trên cơ sở tiếp nhận thông báo thông tin về phương tiện hoạt động từ Chủ cảng biển, cảng, bến, khu neo đậu. Thực hiện đăng tải công khai Kế hoạch điều động phương tiện được trên Trang thông tin của Cảng vụ.”*  - Tại Khoản 16 Điều 24 Dự thảo Thông tư quy định:  ***“Điều 24.*** *Trách nhiệm của chủ cảng, bến, khu neo đậu, người quản lý khai thác cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu Chủ cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, người quản lý khai thác cảng, bến, khu neo đậu có trách nhiệm thực hiện những quy định sau đây:*  *16.* ***Xây dựng và thực hiện*** *đúng kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu; gửi kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu đến Cảng vụ quản lý trước 16 giờ hàng ngày, trường hợp có thay đổi phải thông báo ngay cho Cảng vụ biết để điều chỉnh kế hoạch điều động phương tiện trong ngày.”*  Để đảm bảo tính thống nhất và thuận lợi trong việc triển khai thực hiện đề nghị sửa lại nội dung tại Khoản 4 Điều 23 Dự thảo Thông tư như sau:  ***“Chấp thuận, điều chỉnh (nếu có) và triển khai*** *Kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, gửi kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu* ***cho Chủ cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, người quản lý khai thác cảng, bến, khu neo đậu.*** *Đồng thời thực hiện đăng tải công khai Kế hoạch điều động phương tiện được trên Trang thông tin của Cảng vụ.”* | Nội dung đã được chỉnh sửa cho phù hợp. |
| *21* | Văn phòng Bộ Xây dựng | 1. Đề nghị nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung quy định để cụ thể hóa chỉ đạo của Ban Chỉ đạo Trung ương, Thủ tướng Chính phủ:  - “Rà soát, sửa đổi các văn bản pháp luật chuyên ngành để công nhận đầy đủ giá trị pháp lý của hồ sơ và kết quả giải quyết thủ tục hành chính điện tử” theo yêu cầu tại Mục IV.2.1 của Kế hoạch số 02-KH/BCĐTW ngày 19/6/2025 của Ban Chỉ đạo Trung ương về phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số, Mục II.1 của Kế hoạch nâng cao chất lượng cung cấp dịch vụ công trực tuyến toàn trình, cung cấp dịch vụ số mới được cá nhân hóa, dựa trên dữ liệu cho người dân và doanh nghiệp ban hành kèm theo Quyết định số 1565/QĐ-TTg ngày 18/7/2025 của Thủ tướng Chính phủ. Cụ thể, tại mỗi thủ tục hành chính, đề nghị bổ sung nội dung “Hồ sơ và kết quả giải quyết thủ tục hành chính bản điệntử có giá trị pháp lý như bản giấy”.  - Bổ sung quy định “Trả kết quả giải quyết thủ tục hành chính bản điện tử hợp lệ, trừ trường hợp công dân, tổ chức có nhu cầu nhận bản giấy” theo yêu cầu tại khoản a Mục 2 Thông báo số 35-TB/TGV ngày 11/7/2025 của Tổ Giúp việc Ban Chỉ đạo Trung ương thông báo Kết luận cuộc họp của Lãnh đạo Ban Chỉ đạo Trung ương với Thường trực Tổ Giúp việc và các cơ quan, đơn vị liên quan về tình hình thực hiện Kế hoạch số 02-KH/BCĐTW. Cụ thể, tại mỗi thủ tục hành chính, đề nghị bổ sung nội dung “Kết quả giải quyết thủ tục hành chính được trảbằng bản điện tử, trừ trường hợp công dân, tổ chức có nhu cầu nhận bản giấy”.  2. Khoản 5 Điều 19: Căn cứ Quyết định số 1757/QĐ-TTg ngày 18/8/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Phương án cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh thuộc phạm vi quản lý của Bộ Xây dựng, đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo cắt giảm thời gian giải quyết TTHC *“Phê duyệt kế hoạch an ninh và cấp giấy chứng nhận phù hợp an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài”* **từ 10 ngày làm việc xuống còn 05 ngày làm việc** để thực thi Phương án đã được phê duyệt.  3. Điểm b khoản 2 Điều 19: Đề nghị cơ quan soạn thảo chỉnh sửa hình thức hồ sơ thành *“bản sao điện tử* ***được cấp*** *từ sổ gốc”* và *“bản sao điện tử* ***được*** *chứng thực từ bản chính”* để phù hợp với quy định tại Nghị định 45/2020/NĐ-CP của Chính phủ về thực hiện TTHC trên môi trường điện tử. Tương tự, đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, chỉnh sửa hình thức hồ sơ tại toàn bộ nội dung dự thảo cho phù hợp (Ví dụ: điểm b, c khoản 3, điểm b, c, d khoản 4 Điều 19;…).  4. Điều 14, 15, 16, 17: Đối với những TTHC được thực hiện bằng phương thức điện tử, đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo rà soát lại toàn bộ quy định tại dự thảo và sử dụng thống nhất hình thức tiếp nhận là *“qua hệ thống dịch vụ công trực tuyến”* (thay thế cho các cụm từ “Cổng thông tin điện tử”, “Cổng thông tin một cửa quốc gia”,…) 5. Khoản 1, khoản 2 Điều 15: Hai khoản này đều quy định về phương thức nộp hồ sơ của thủ tục vào, rời cảng thủy nội địa đối với phương tiện vận tải thủy qua biên giới Việt Nam – Campuchia, nhưng ở khoản 1 quy định nộp hồ sơ qua hệ thống dịch vụ công trực tuyến, khoản 2 lại quy định riêng về thủ tục điện tử.  Đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo quy định cụ thể về 2 hình thức này tại dự thảo để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình áp dụng.  6. Về đánh giá tác động TTHC, tính chi phí tuân thủ TTHC:  - Mục 1 phần II Bản đánh giá TTHC: Đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo đưa 02 TTHC “Cấp giấy phép vào cảng, bến thủy nội địa đối với phương tiện, thủy phi cơ” và “Cấp giấy phép rời cảng, bến thủy nội địa đối với phương tiện, thủy phi cơ” vào danh mục TTHC sửa đổi, bổ sung. Đây không phải 02 TTHC dự kiến bãi bỏ, bởi căn cứ nội dung đơn giản hóa theo Quyết định 1757/QĐ-TTg, chỉ bãi bỏ một đối tượng của TTHC là phương tiện và vẫn thực hiện cấp phép đối với thủy phi cơ. Như vậy, tổng số TTHC sửa đổi, bổ sung là 07 TTHC.  - Biểu mẫu đánh giá tác động của TTHC được sửa đổi, bổ sung: Đề nghị bổ sung đánh giá tác động TTHC đối với 02 TTHC: “Cấp giấy phép vào cảng, bến thủy nội địa đối với phương tiện, thủy phi cơ” và “Cấp giấy phép rời cảng, bến thủy nội địa đối với phương tiện, thủy phi cơ” theo Biểu mẫu số 03/ĐGTĐ QĐCT/SĐBS ban hành kèm theo Thông tư 03/2022/TT-BTP.  - Biểu mẫu tính chi phí tuân thủ TTHC: Đề nghị tính chi phí tuân thủ đối với 07 TTHC dự kiến sửa đổi, bổ sung trong dự thảo theo Biểu mẫu số 04/ĐGTĐ- SCM ban hành kèm theo Thông tư 03/2022/TT-BTP. |  |
| *22* | Sở XD Đồng Tháp (3486/SXD-KCHTXD ngày 27/10/2025) | **1. Về Điều 2 – Đối tượng áp dụng**  Đề nghị sửa cụm từ “**phương tiện thủy nội địa**” thành “**phương tiện**” để thống nhất với quy định tại điểm a khoản 1 Điều 1 của dự thảo Thông tư, trong đó đã định nghĩa “phương tiện thủy nội địa (sau đây gọi là phương tiện)”.  **2. Về các thuật ngữ kỹ thuật trong dự thảo**  Một số thuật ngữ chuyên ngành như AIS (Hệ thống nhận dạng tự động), VTS (Hệ thống quản lý giao thông đường thủy), VR-SB… xuất hiện trong nhiều điều khoản nhưng chưa có phần giải thích, chú giải.  Đề xuất: Bổ sung “Giải thích từ ngữ” đối với thuật ngữ chuyên ngành, viết tắt như nêu trên để thống nhất cách hiểu, thuận tiện cho việc áp dụng và triển khai thực hiện.  **3. Về điểm a khoản 1 Điều 4 – Đối tượng phải làm thủ tục, nộp phí và lệ phí**  Đề nghị sửa, bổ sung như sau:  “Phương tiện mang cấp VR-SB (đối với phương tiện hoạt động vận tải ven biển) và phương tiện mang cấp VR-SI, VR-SII có trọng tải toàn phần từ 200 tấn trở lên.”  **Lý do:** Thực tế hiện nay, rất nhiều phương tiện thủy nội địa mang cấp VRSB hoạt động trên các tuyến đường thủy nội địa (rất hạn chế hoạt động ven biển); nhiều phương tiện mang cấp VR-SB có kích thước, trọng tải nhỏ hơn phương tiện mang cấp VR-SI và VR-SII,... nên việc quy định phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB phải làm thủ tục và nộp phí, lệ phí cũng cần phải xem xét lại trong hoạt động kinh doanh vận tải đường thủy nội địa.  **4. Về đối tượng “thủy phi cơ”**  Đề nghị bổ sung cụm từ **“thủy phi cơ”** tại các Điều 6, 7, 8 và 9 để đảm bảo thống nhất, đồng bộ với quy định tại Điều 4 và Điều 5 của dự thảo Thông tư.  **5. Về khoản 2 Điều 11 – Miễn, giảm thủ tục**  Đề nghị bổ sung **giải thích từ ngữ** đối với các thuật ngữ “tàu thuyền buồm”, “tàu thuyền thể thao”, “tàu thuyền du lịch” và “thủy phi cơ”, vì hiện nay Luật Giao thông đường thủy nội địa và Nghị định số 08/2021/NĐ-CP chưa có quy định cụ thể về các khái niệm này.  **6. Về khoản 3 Điều 11 – Quản lý hoạt động phương tiện qua kế hoạch điều động** Đề nghị bổ sung quy định **chế tài hoặc hình thức xử lý** đối với các tổ chức, cá nhân không thực hiện đúng việc lập và triển khai kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu theo quy định.  **7. Về khoản 2 Điều 13 – Giám sát trực tiếp trên phương tiện** Đề nghị thay thuật ngữ “**giám sát**” bằng “**kiểm tra**” và bỏ cụm từ “**rõ ràng**” để thống nhất với các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành.  Cụ thể đề nghị sửa thành: *“2. Việc* ***kiểm tra*** *trực tiếp trên phương tiện của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành chỉ được thực hiện trong các trường hợp sau:*  *a) Có dấu hiệu vi phạm pháp luật;*  *b) Trường hợp cần thiết để bảo đảm quốc phòng, an ninh, trật tự, an toàn xã hội và phòng, chống dịch bệnh.”*  **8. Về Điều 20 – Kiểm tra, giám sát an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài**  Đề nghị bổ sung quy định về thẩm quyền và trách nhiệm của Cảng vụ đường thủy nội địa trực thuộc Sở Xây dựng hoặc cơ quan được Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giao nhiệm vụ, nhằm đảm bảo đầy đủ phân cấp quản lý và phù hợp với thực tế địa phương.  Lý do: tại Khoản 1 Điều 20 chỉ quy định phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của *“Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Cảng vụ trực thuộc Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam…”*.  **9. Về khoản 14 Điều 24 – Kiểm tra điều kiện an toàn của phương tiện**  Đề nghị quy định rõ nội dung “kiểm tra các điều kiện an toàn của phương tiện”, nhằm xác định phạm vi và giới hạn trách nhiệm của chủ cảng, bến, khu neo đậu và người quản lý khai thác cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.  - Lý do: Việc giao trách nhiệm cho chủ cảng, bến, khu neo đậu hoặc người quản lý khai thác thực hiện việc kiểm tra các điều kiện an toàn của phương tiện trước khi rời cảng, bến, khu neo đậu và lưu trữ hồ sơ phục vụ công tác kiểm tra, giám sát của cơ quan có thẩm quyền sẽ gây khó khăn cho hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, vì nội dung này là nghiệp vụ, chuyên môn thuộc thẩm quyền của cơ quan quản lý nhà nước.  - Ví dụ: Giới hạn trách nhiệm của chủ cảng, bến, khu neo đậu và người quản lý khai thác trong việc kiểm tra điều kiện an toàn của phương tiện nên bao gồm các nội dung sau:  + Chỉ cho phép phương tiện vào, rời cảng, bến, khu neo đậu để xếp, dỡ hàng hóa, đón trả hành khách khi phương tiện phù hợp với khả năng tiếp nhận của cảng, bến, khu neo đậu;  + Phương tiện có Giấy chứng nhận đăng ký và Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường còn hiệu lực;  + Thuyền viên có trong danh bạ thuyền viên, có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn và chứng chỉ lái phương tiện hợp lệ. |  |
| *23* | Sở XD TP Hồ Chí Minh (13186/SXD-QLĐT ngày 23/10/2025) | **1.** Sửa đổi, bổ sung Điều 2 [Đối tượng áp dụng]  - Theo nội dung dự thảo Thông tư:  *“Thông tư này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động của* ***phương tiện thủy nội địa****, thủy phi cơ, tàu biển Việt Nam, phương tiện thủy nước ngoài tại vùng nước cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu; hoạt động bảo đảm an ninh tại cảng thủy nội địa có tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài và hoạt động hoa tiêu đường thủy nội địa.”*  - Đề nghị điều chỉnh thành: *“Thông tư này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động của* ***phương tiện****, thủy phi cơ, tàu biển Việt Nam, phương tiện thủy nước ngoài tại vùng nước cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu; hoạt động bảo đảm an ninh tại cảng thủy nội địa có tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài và hoạt động hoa tiêu đường thủy nội địa.”*  - Lý do: phù hợp quy định tại điểm a khoản 1 Điều 1 dự thảo Thông tư. |  |
|  |  | **2.** Bổ sung vào Điều 3 [Giải thích từ ngữ]  Tại khoản 2 Điều 11 dự thảo Thông tư quy định về miễn, giảm thủ tục vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu: *“2. Phương tiện là* ***tàu thuyền buồm, tàu thuyền thể thao, tàu thuyền du lịch của cá nhân; thủy phi cơ*** *vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thực hiện theo quy định của pháp luật hàng hải”.* Đề nghị bổ sung quy định giải thích từ ngữ đối với các phương tiện nêu trên để làm cơ sở triển khai thực hiện.  **3.** Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1 Điều 4 [Thủ tục cho phương tiện, thủy phi cơ, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu]  - Theo nội dung dự thảo Thông tư:  *“1. Phương tiện, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu phải làm thủ tục và nộp phí, lệ phí theo quy định trong các trường hợp sau:*  *a) Phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB; thủy phi cơ;”*  - Đề nghị điều chỉnh thành:  *“1. Phương tiện,* ***thủy phi cơ****, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu phải làm thủ tục và nộp phí, lệ phí theo quy định trong các trường hợp sau:*  *a) Phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB* ***(đối với phương tiện hoạt động vận tải ven biển),*** *thủy phi cơ;”*  - Lý do: Thực tế hiện nay, rất nhiều phương tiện thủy nội địa mang cấp VR- SB hoạt động trên các tuyến đường thủy nội địa *(rất hạn chế hoạt động ven biển)*; nhiều phương tiện mang cấp VR-SB có kích thước, trọng tải nhỏ hơn phương tiện mang cấp VR-SI và VR-SII,... nên việc quy định phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB phải làm thủ tục và nộp phí, lệ phí cũng cần phải xem xét lại cho công bằng trong hoạt động kinh doanh vận tải đường thủy nội địa.  **4.** Bổ sung nội dung quy định đối với ***“thủy phi cơ”*** tại Điều 6, Điều 7, Điều 8, Điều 9 để phù hợp với quy định liên quan đến thủy phi cơ tại Điều 4, Điều 5 dự thảo Thông tư.  **5.** Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 13 [Kiểm tra, giám sát chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu]  - Theo nội dung dự thảo Thông tư:  *“2. Việc* ***giám sát*** *trực tiếp trên phương tiện của các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành chỉ được thực hiện trong các trường hợp sau đây:*  *a) Có dấu hiệu* ***rõ ràng*** *vi phạm pháp luật;*  *b) Trường hợp cần thiết để bảo đảm quốc phòng, an ninh, trật tự, an toàn xã hội và phòng, chống dịch bệnh.”*  - Đề nghị điều chỉnh thành:  "*2. Việc* ***kiểm tra*** *trực tiếp trên phương tiện của các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành chỉ được thực hiện trong các trường hợp sau đây:*  *a) Có dấu hiệu vi phạm pháp luật;*  *b) Trường hợp cần thiết để bảo đảm quốc phòng, an ninh, trật tự, an toàn xã hội và phòng, chống dịch bệnh”.*  - Lý do: Việc kiểm tra trực tiếp trên phương tiện nhằm xác định rõ hành vi vi phạm pháp luật khi có dấu hiệu vi phạm pháp luật.  Trường hợp đã xác định rõ ràng hành vi vi phạm pháp luật thì xử lý theo quy định của pháp luật.  **6.** Sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 3 Điều 20 [Kiểm tra, giám sát an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài]  - Theo nội dung dự thảo Thông tư:  *“1. Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Cảng vụ trực thuộc Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao, tổ chức kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm việc thực hiện công tác an ninh tại cảng thủy nội địa. Danh mục kiểm tra công tác an ninh tại các cảng thủy nội địa theo Mẫu số 10 tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này.…*  *3. Phương tiện thủy nước ngoài, tàu biển vào, rời cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài phải tuân thủ quy định của pháp luật hàng hải về an ninh, an toàn hàng hải như đối với phương tiện vào, rời cảng biển Việt Nam và quy định tại* ***Nghị định này****, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.”*  - Đề nghị điều chỉnh thành:  *“1. Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Cảng vụ trực thuộc Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam,* ***Cảng vụ đường thủy nội địa trực thuộc Sở Xây dựng, cơ quan được Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giao nhiệm vụ*** *trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao, tổ chức kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm việc thực hiện công tác an ninh tại cảng thủy nội địa. Danh mục kiểm tra công tác an ninh tại các cảng thủy nội địa theo Mẫu số 10 tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này. …*  *3. Phương tiện thủy nước ngoài, tàu biển vào, rời cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài phải tuân thủ quy định của pháp luật hàng hải về an ninh, an toàn hàng hải như đối với phương tiện vào, rời cảng biển Việt Nam và quy định tại* ***Thông tư này****, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.”*  - Lý do: Để tất cả các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu theo quy định tại khoản 5 Điều 3 dự thảo Thông tư thực hiện theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao.  **7.** Sửa đổi, bổ sung khoản 14 Điều 24 [Trách nhiệm của chủ cảng, bến, khu neo đậu, người quản lý khai thác cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu]  - Theo nội dung dự thảo Thông tư:*“14. Tiếp nhận, bảo quản danh sách hành khách do người làm thủ tục giao; kiểm tra các điều kiện an toàn của phương tiện trước khi phương tiện rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và lưu trữ hồ sơ phục vụ công tác kiểm tra, giám sát của các cơ quan có thẩm quyền”.*  - Đề nghị quy định rõ nội dung kiểm tra các điều kiện an toàn của phương tiện trước khi phương tiện rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thuộc trách nhiệm của chủ cảng, bến, khu neo đậu, người quản lý khai thác cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.  - Lý do: Một số nội dung kiểm tra các điều kiện an toàn của phương tiện trước khi phương tiện rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu thuộc chuyên môn, nghiệp vụ của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành. Do đó, cần quy định rõ nội dung kiểm tra và thành phần hồ sơ lưu trữ có liên quan; phù hợp với điều kiện, khả năng đáp ứng của chủ cảng, bến, khu neo đậu, người quản lý khai thác cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.  **8.** Theo khoản 3 Điều 11 dự thảo Thông tư: *“3. Phương tiện (trừ phương tiện mang cấp VR-SB) không phải thực hiện thủ tục cấp phép cho phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.* ***Việc quản lý hoạt động của phương tiện thủy nội địa này thông qua việc lập và triển khai kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành*** *và đăng tải công khai thông tin kế hoạch điều động phương tiện trên Trang thông tin của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành”.*  Đề nghị xem xét, bổ sung quy định chế tài, hình thức xử lý đối với các tổ chức, cá nhân có liên quan khi không thực hiện đúng quy định lập và triển khai kế hoạch điều động phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.  **9.** Đề nghị bổ sung vào dự thảo Thông tư các quy định thành phần hồ sơ thủ tục cho phương tiện, thủy phi cơ, tàu biển, phương tiện thủy nước ngoài vào, rời cảng, bến thuỷ nội địa, khu neo đậu để làm cơ sở triển khai thực hiện.  **10.** Đề nghị bổ sung hướng dẫn xử lý chuyển tiếp đối với Thông tư số 22/2016/TT-BGTVT ngày 01 tháng 9 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) quy định về quản lý hoạt động của thủy phi cơ, sân bay chuyên dùng trên mặt nước, bãi cất, hạ cánh trên mặt nước.  **11.** Ngày 10 tháng 7 năm 2024, Chính phủ ban hành Nghị định số 84/2024/NĐ-CP về thí điểm phân cấp quản lý nhà nước một số lĩnh vực cho chính quyền Thành phố Hồ Chí Minh. Theo đó, Chính phủ đã phân cấp cho Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh một số nội dung về **“vùng nước neo đậu”**.  Nhằm đảm bảo công tác quản lý nhà nước chuyên ngành tại vùng nước neo đậu, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo xem xét, bổ sung quy định đối với vùng nước neo đậu vào dự thảo Thông tư. |  |
| *24* | Bộ Y tế (7211/BYT-PC ngày 20/10/2025) | Khoản 5 Điều 18: Đề nghị thay thế cụm từ "Trung tâm Y tế dự phòng" thành "Trung tâm Kiểm soát bệnh tật" để bảo đảm thống nhất với quy định của Thông tư số 26/2017/TT-BYT ngày 26/6/2017 của Bộ trưởng Bộ Y tế hướng dẫn chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Trung tâm Kiểm soát bệnh tật tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. |  |