Cơ quan: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam
Email: Info.viwa@mt.gov.vn
Thời gian ký: 14.07.2021 16:01:17 +07:00

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA VIỆT NAM

Số: 1506 /TTr-CĐTNĐ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 09 tháng 7 năm 2021

TỜ TRÌNH
Xây dựng dự thảo Thông tư Quy định về công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Thực hiện Quyết định số 2562/QĐ-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2020 của Bộ Giao thông vận tải ban hành Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2021, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã triển khai xây dựng và kính trình Bộ Giao thông vận tải dự thảo "Quy định về công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa" như sau:

I. Sự cần thiết để ban hành văn bản

Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2010, Quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa vào năm 2010; Năm 2017, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 về sửa đổi bổ sung một số điều của Thông tư số 40/2010-BGTVT ngày 31/12/2010 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa.

Thời gian qua, đã có những yếu tố đòi hỏi cần xây dựng Thông tư thay thế Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2010 và Thông tư sửa đổi số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017, chủ yếu bao gồm:

- Cùng với sự phát triển kinh tế xã hội thời gian qua hệ thống hệ thống văn bản quy phạm pháp luật ngày càng được hoàn thiện, đồng bộ để phù hợp với sự phát triển nền kinh tế xã hội và nhiều nội dung văn bản quy phạm pháp luật, lĩnh vực đường thủy nội địa và các công tác tìm kiếm cứu nạn, ứng phó sự cố thiên tai có những hoàn chỉnh, bổ sung mới (Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật chuyên nghành có nhiều văn bản mới như Nghị định số 30/2017/NĐ-CP ngày 21/3/2017 của Chính phủ quy định tổ chức, hoạt động ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn; Nghị định số 160/2018/NĐ-CP ngày 29/11/2018 của Chính phủ quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Phòng, chống thiên tai; Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa; Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 39:2020/BGTVT ngày 17/4/2020 của Bộ giao thông vận tải về báo hiệu đường thủy nội địa Việt Nam và Quyết định số 51/2015/QĐ-TTg ngày 14/10/2015 của Thủ tướng Chính phủ về quy định tổ chức tìm kiếm, cứu nạn giao thông đường thủy nội địa và các văn bản khác có liên quan).

- Trên cơ sở ý kiến kết luận thanh tra, quyết toán của Bộ Giao thông vận tải, kiểm toán nhà nước và đánh giá của các tổ chức, cá nhân có liên quan về một số nội dung còn tồn tại, bất cập của Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2010 và Thông tư sửa đổi số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017, có một số nội dung không còn phù hợp với giai đoạn hiện nay, cần có sự cập nhật, sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế cho phù hợp;

- Cùng với sự phát triển kinh tế, nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa có sự điều chỉnh theo hướng tăng trưởng mạnh, các doanh nghiệp vận tải đã đầu tư đóng mới các đội tàu tăng mạnh về trọng tải tàu, công suất máy lớn, phạm vi hoạt động các đội tàu ngày càng đa dạng. Theo số liệu thống kê, từ khi Thông tư được ban hành đến nay, hàng hóa vận chuyển năm 2010: 144.227 nghìn tấn, hàng hóa luân chuyển: 31.679 triệu tấn/km; hàng hóa vận chuyển năm 2018: 251.904,6 nghìn tấn, hàng hóa luân chuyển: 52.580,4 triệu tấn/km. Như vậy sau 08 năm, lượng hàng hóa vận chuyển trên các tuyến đường thủy nội địa tăng 1,75 lần so với thời điểm năm 2010.

- Hiện tượng thay đổi thời tiết cực đoan, bão lũ ngày càng khắc nghiệt có tác động tiêu cực đến an toàn giao thủy đối với các phương tiện lưu thông trên tuyến đường thủy nội địa. Nhằm đảm bảo an toàn cho các phương tiện thủy lưu thông trên các đường thủy nội địa, đồng thời đảm bảo an toàn cho kết cấu hạ tầng giao thông thủy, cần thiết phải sửa đổi bổ sung một số nội dung của Thông tư đã không còn phù hợp với giai đoạn hiện nay như số lượng phương tiện, công suất máy của các phương tiện hỗ trợ .

Do vậy, để tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân, doanh nghiệp trong hoạt động vận tải thủy, duy tu, sửa chữa, đầu tư xây dựng công trình trên đường thủy nội địa, phù hợp với quy định pháp luật hiện hành, đáp ứng tốt nhu cầu công tác quản lý nhà nước, bảo đảm an toàn cho phương tiện trong công tác tham gia hoạt động vận tải, giao thông đường thủy nội địa, ổn định chính trị, xã hội, an ninh quốc phòng toàn dân, việc xây dựng dự thảo Thông tư Quy định về công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa là rất cần thiết.

II. Mục đích, quan điểm xây dựng dự thảo

1. Mục đích

- Thông tư Quy định về công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa, thay thế Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 nhằm giải quyết những vướng mắc, góp phần hoàn thiện, đồng bộ hệ thống văn bản quy phạm pháp luật phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành.

- Phù hợp với thực tiễn giải quyết những vướng mắc, bất cập, tạo được sự đồng thuận cao trên phạm vi cả nước.

- Đảm bảo công khai, minh bạch, chặt chẽ, thuận lợi cho công tác quản lý nhà nước, bảo đảm thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp.

Việc xây dựng Thông tư Quy định về công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa thay thế Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 là rất cần thiết.

2. Quan điểm xây dựng dự thảo

- Kế thừa và cập nhật mới các văn bản quy phạm pháp luật liên quan, tình hình thực tiễn để xây dựng Thông tư phù hợp quy định pháp luật, đáp ứng nhu cầu hoạt động, đảm bảo an toàn giao thông thủy.

- Không làm tăng thủ tục hành chính, góp phần làm rõ, công khai, minh bạch, chặt chẽ quá trình thực hiện; tạo thuận lợi cho cơ quan quản lý nhà nước, người dân và doanh nghiệp trong tổ chức thực hiện.

- Xây dựng các tiêu chí, điều kiện áp dụng cụ thể, gắn với thực tiễn, sử dụng tiết kiệm, hiệu quả nguồn vốn ngân sách cho hoạt động đảm bảo an toàn giao thông thủy; đảm bảo an toàn cho các công trình đường thủy và công trình khác có liên quan; phục vụ tốt yêu cầu về quốc phòng, an ninh.

- Tăng cường khả năng, hiệu quả quản lý, giám sát, nghiệm thu quá trình thực hiện của Chủ đầu tư và của xã hội đối với công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi.

III. Quá trình xây dựng dự thảo

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã đăng ký chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2021, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã nghiên cứu Luật Giao thông đường thủy nội địa và các văn bản quy phạm pháp luật, ý kiến cơ quan, đơn vị, các nhân có liên quan xây dựng dự thảo Đề cương Thông tư thay thế Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 của Bộ Giao thông vận tải quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 của Bộ Giao thông vận tải về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 và đã được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Đề cương tại văn bản số 4283/BGTVT-ATGT ngày 14/5/2021.

Trên cơ sở Đề cương được phê duyệt, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã tiến hành xây dựng dự thảo và ngày 02/6/2021, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam có văn bản số 1152/CĐTNĐ – VT-ATGT gửi các cơ quan, đơn vị và các cá nhân có liên quan để xin ý kiến dự thảo Thông tư thay thế Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017;

Thực hiện chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải tại văn bản số 4283/BGTVT-ATGT ngày 14/5/2021, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã khẩn trương tổ chức xin ý kiến dự thảo Thông tư 02 lần và tổ chức họp lấy ý kiến để hoàn thiện nội dung dự thảo Thông tư Quy định về công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa theo kế hoạch được giao.

IV. Bố cục và nội dung cơ bản của dự thảo

1. Bố cục

Dự thảo Thông tư Quy định về công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa được kết cấu gồm 6 Chương và 21 Điều cụ thể:

(1). Chương I – Quy định chung (gồm 6 Điều, từ Điều 1 đến Điều 6);

(2). Chương II- Nội dung và yêu cầu kỹ thuật của công tác điều tiết khống chế đảm bảo an toàn giao thông, chống va trôi (gồm 4 Điều, từ Điều 7 đến Điều 10);

(3). Chương III- Thẩm quyền phê duyệt, nguồn kinh phí điều tiết khống chế đảm bảo an toàn giao thông, chống va trôi trên đường thủy nội địa (gồm 3 Điều, từ Điều 11 đến Điều 13);

(4). Chương IV – Quy định về giám sát, kiểm tra, nghiệm thu (gồm 2 Điều, từ Điều 11 đến Điều 14 đến Điều 15);

(5). Chương V- Quy định về hạn chế giao thông đường thủy nội địa (gồm 3 Điều, từ Điều 16 đến Điều 18);

(6). Chương VI- Điều khoản thi hành (gồm 3 Điều, từ Điều 19 đến Điều 21).

2. Những nội dung cơ bản của dự thảo

Dự thảo có kế thừa, sửa đổi, bổ sung các nội dung, quy định và dẫn chiếu để phù hợp với các văn bản ban hành trong hiện tại và thời gian tới; rà soát viết lại các nội dung cho phù hợp với thực tế nhằm đảm bảo tính ổn định, khách quan, khắc phục được những vướng mắc, bất cập, hạn chế của Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017, phù hợp với quy định pháp luật (kèm theo báo cáo đánh giá tác động Thông tư và chi tiết các nội dung như dự thảo).

V. Những vấn đề xin ý kiến: không.

Trên đây là Tờ trình về Dự thảo Thông tư Quy định về công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam kính trình Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- PCT. Lê Minh Đạo;
- Phòng PC-TTr;
- Văn phòng Idoc;
- Lưu: VT, VT-ATGT.

CỤC TRƯỞNG

CỤC ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA VIỆT NAM

Bùi Thiên Thu

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC ĐƯỜNG THUỶ NỘI ĐỊA VIỆT NAM

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 09 tháng 7 năm 2021

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG
Thông tư Quy định về công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải.

I. Vấn đề bất cập

1. Bối cảnh xây dựng chính sách

Việt Nam là một trong số ít quốc gia trên thế giới có hệ thống sông, kênh dày đặc, tạo thành mạng lưới giao thông đường thủy rất thuận lợi, liên thông giữa các địa phương và các vùng trong cả nước. Cả nước có hơn 3.500 sông, kênh (hơn 3.000 sông, kênh nội tỉnh và hơn 400 sông, kênh liên tỉnh, chảy ra biển thông qua 124 cửa sông, với tổng chiều dài hơn 80.500 km, trong đó có khoảng 42.000 km sông, kênh có khả năng khai thác vận tải đường thủy. Cùng với hệ thống, sông, kênh trong nội địa, nước ta còn có hơn 3.200 km bờ biển, hàng trăm km đường từ đất liền ra đảo, nối các đảo trong vùng nội thủy đã và sẽ tổ chức quản lý, khai thác vận tải thủy nội địa. Với điều kiện thuận lợi như vậy nên từ xưa đến nay, GTVT ĐTNĐ góp phần quan trọng trong sự nghiệp xây dựng, phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ Tổ quốc.

Thời gian qua hệ thống văn bản quy phạm pháp luật lĩnh vực đường thủy nội địa và các công tác tìm kiếm cứu nạn, ứng phó sự cố thiên tai có những hoàn chỉnh, bổ sung mới chưa được cập nhật: Nghị định số 30/2017/NĐ-CP ngày 21/3/2017 của Chính phủ quy định tổ chức, hoạt động ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn; Nghị định số 160/2018/NĐ-CP ngày 29/11/2018 của Chính phủ quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Phòng, chống thiên tai; Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa, Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 39:2020/BGTVT ngày 17/4/2020 của Bộ giao thông vận tải về báo hiệu đường thủy nội địa Việt Nam và Quyết định số 51/2015/QĐ-TTg ngày 14/10/2015 của Thủ tướng Chính phủ về quy định tổ chức tìm kiếm, cứu nạn giao thông đường thủy nội địa.

Năm 2010, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2010, Quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa; Năm 2017, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 về sửa đổi bổ sung một số điều của Thông tư số 40/2010-BGTVT ngày 31/12/2010 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa.

Để tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân trong hoạt động vận tải thủy, duy tu, sửa chữa, đầu tư xây dựng công trình trên đường thủy nội địa, đảm bảo an

toàn thuận lợi, đúng quy định về hoạt động ứng phó sự cố thiên tai, đồng thời phù hợp với quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Thông tư thay thế đã đề cập đến các nội dung về công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa cho phù hợp với thực tiễn giai đoạn hiện nay và trong thời gian tới.

Trên cơ sở rà soát nội dung Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 của Bộ Giao thông vận tải quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 của Bộ Giao thông vận tải về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010, cần sửa đổi, bổ sung một số nội dung để đảm bảo phù hợp giai đoạn phát triển vận tải thủy nội địa hiện nay, cùng với tăng trưởng về số lượng phương tiện, về trọng tải phương tiện vận tải, đồng thời phù hợp với hoạt động ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn Quy định tại Nghị định số 30/2017/NĐ-CP ngày 21/3/2017; Quy định tại Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ và phù hợp Quy hoạch tại Quyết định số 4360/QĐ-BGTVT ngày 10/12/2015 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt điều chỉnh bổ sung một số nội dung chi tiết thuộc Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030; Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030; trên cơ sở dự thảo nội dung Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050 được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận trình Thủ tướng Chính phủ. Vì vậy việc xây dựng Thông tư thay thế Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 Quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 của Bộ Giao thông vận tải là rất cần thiết.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

Thông tư Quy định về công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa, thay thế Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 của Bộ Giao thông vận tải giải quyết những vướng mắc, bất cập tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân áp dụng, nâng cao công tác quản lý nhà nước. Một số nội dung không phù hợp được điều chỉnh để phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật khác.

Thông tư đã cụ thể hóa quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa, Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa để thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân thực hiện, nâng cao chất lượng công tác quản lý nhà nước, nhằm nâng cao công tác bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường thủy nội địa trong mùa lũ, bão, mùa cạn khi mực nước xuống thấp, đặc biệt bảo đảm an toàn kết cấu công trình cầu đường sắt,

đường bộ bắc qua sông trên các tuyến huyết mạch, có tiềm ẩn nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông; thúc đẩy phát triển loại hình vận tải thủy nội địa, góp phần phát triển kinh tế khu vực, kinh tế vùng ổn định chính trị, xã hội.

Góp phần hoàn thiện đồng bộ hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, rõ ràng, chặt chẽ, công khai, bảo đảm an toàn, thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động giao thông đường thủy nội địa, cơ quan quản lý nhà nước trong công tác chỉ đạo điều hành; Thông tư được ban hành không làm phát sinh thủ tục hành chính.

Mục tiêu ban hành phù hợp với thực tiễn, tạo điều kiện thuận lợi để các cơ quan quản lý nhà nước, cơ quan pháp luật nhà nước thực thi nhiệm vụ, đáp ứng được quyền lợi, nhu cầu của các tổ chức, cá nhân tham gia giao thông thủy nội địa, giải quyết những vướng mắc, bất cập giữa các cơ quan liên quan, giữa các tổ chức và cá nhân với cơ quan quản lý nhà nước. Thông tư sẽ đáp ứng được những đòi hỏi của thực tiễn, giải quyết mâu thuẫn hiện tại, tạo được sự đồng thuận cao của các bên trên phạm vi cả nước.

II. Đánh giá tác động chính sách

1. Chính sách 1:

1.1. Xác định vấn đề bất cập

Cùng với sự phát triển kinh tế xã hội trong thời gian khoảng 10 năm trở lại đây, nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa đã có sự điều chỉnh theo hướng tăng rõ rệt, cùng với đó việc đóng mới phương tiện tăng dần về trọng tải và công suất máy, mặt khác thời gian gần đây hệ thống tuyến luồng đường thủy nội địa được đầu tư, đội tàu cũng được các tổ chức, cá nhân hoạt động kinh doanh vận tải đường thủy nội địa đầu tư đóng mới với trọng tải và công suất lớn và phạm vi hoạt động đa dạng hơn, đòi hỏi việc đảm bảo an toàn cho các phương tiện tham gia thông thông thủy qua các điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông là vấn đề hết sức cần thiết, tuy nhiên hiện nay theo quy định của Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 của Bộ Giao thông vận tải, việc sử dụng các thiết bị hỗ trợ phục vụ điều tiết đảm bảo giao thông, chống va trôi tại các trạm điều tiết đang sử dụng tàu và xuồng có công suất nhỏ *(Mỗi trạm điều tiết bố trí tối thiểu một tàu có công suất 33 sức ngựa đến 90 sức ngựa và tối thiểu một xuồng cao tốc có công suất 25 sức ngựa đến 40 sức ngựa; Mỗi trạm thường trực chống va trôi được bố trí tối thiểu một tàu có công suất 150 sức ngựa đến 250 sức ngựa và tối thiểu một xuồng cao tốc có công suất 25 sức ngựa đến 40 sức ngựa),* chính vì vậy việc hỗ trợ cho các phương tiện có nguy cơ khi qua các khu vực là điểm đen, điểm tiềm ẩn giao thông sẽ chưa mang lại hiệu quả và chưa đảm bảo an toàn, đặc biệt hiện nay loại xuồng cao tốc có công suất 25 sức ngựa đã không còn trên thị trường.

1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Rà soát xây dựng quy định số lượng phương tiện, thiết bị với công suất tàu, xuồng phục vụ điều tiết, chống va trôi phù hợp với sự phát triển của đội tàu ngày càng tăng về trọng tải, công suất máy lớn, phạm vi hoạt động đa dạng như giai đoạn hiện nay.

1.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Nghiên cứu đề xuất nâng số lượng, công suất tàu và xuồng lên cao hơn so với quy định hiện nay cụ thể *(Mỗi trạm điều tiết bố trí hai tàu có công suất lớn hơn hoặc bằng 90 sức ngựa và một xuồng cao tốc có công suất lớn hơn hoặc bằng 40 sức ngựa; Mỗi trạm thường trực chống va trôi bố trí hai tàu có công suất lớn hơn hoặc bằng 250 sức ngựa và một xuồng cao tốc có công suất lớn hơn hoặc bằng 40 sức ngựa)* nhằm đảm bảo an toàn cho phương tiện lưu thông qua khu vực nguy hiểm trên các tuyến đường thủy nội địa.

1.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.

Việc rà soát, đề xuất nâng số phương tiện, công suất máy lớn hơn so với quy định hiện nay nhằm phù hợp với sự phát triển của đội tàu tham gia giao thông thủy (cả về trọng tải và số lượng phương tiện). Như vậy tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan là mang tính tích cực, thông qua việc điều chỉnh chính sách này sẽ góp phần thúc đẩy vận tải đường thủy phát triển đảm bảo cho phương tiện thủy hoạt động an toàn, thuận lợi hạn chế rủi ro khi tham gia giao thông thủy.

1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, thẩm định, phê duyệt để giải quyết được vấn đề bất cập.

2. *Chính sách 2:*

2.1. Xác định vấn đề bất cập

Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 của Bộ Giao thông vận tải chưa có quy định về thời gian hoạt động phương tiện hay quy định về số giờ nổ máy của các phương tiện thực hiện điều tiết, chống va trôi, nhằm phù hợp với từng vị trí, với mức độ nguy cơ của các vị trí là điểm đen tiềm ẩn tai nạn giao thông... có ảnh hưởng đến an toàn của các phương tiện giao thông thủy nội địa, vì vậy việc quy định số giờ hoạt động (nổ máy) của phương tiện và thời gian thực hiện thường trực là hết sức cần thiết nhằm để phương tiện ở trạng thái sẵn sàng và kịp thời hỗ trợ khi các phương tiện thủy lưu thông qua khu vực.

2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Xây dựng quy định bổ sung thời gian nổ máy của phương tiện phục vụ điều tiết, chống va trôi nhằm thuận lợi và hiệu quả trong việc thực hiện điều tiết cũng như tạo sự rõ rang, thuận lợi cho công tác quản lý của các cơ quan có thẩm quyền khi thẩm định, phê duyệt phương án, dự toán và việc kiểm tra kiểm soát cũng như quy định về trạng thái sẵn sàng của phương tiện phục vụ điều tiết, chống va trôi.

2.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Nghiên cứu xây dựng quy định về số giờ nổ máy của các phương tiện thực hiện điều tiết cụ thể *(Đối với tuyến vận tải chính có phân cấp kỹ thuật cấp đặc biệt, cấp I và cấp II: Tàu, xuồng nổ máy 2,5 giờ/ngày, trường hợp đặc biệt khó khăn là 3,0 giờ/ngày; Đối với tuyến vận tải chính có phân cấp kỹ thuật cấp III và cấp IV:*

Tàu, xuồng nổ máy 2,0 giờ/ngày, trường hợp đặc biệt khó khăn là 2,5 giờ/ngày; Tuyến đường thủy không thuộc các tuyến nêu trên: Tàu, xuồng nổ máy 1,5 giờ/ngày, trường hợp đặc biệt khó khăn là 2,0 giờ/ngày, đảm bảo trạng thái sẵn sàng hỗ trợ của các phương tiện, thiết bị phục vụ điều tiết; trường hợp đặc biệt khó khăn do Chủ đầu tư chịu trách nhiệm, căn cứ điều kiện thực tế để xem xét, quyết định).

2.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.

Việc xây dựng quy định về số giờ nổ máy của các phương tiện thực hiện điều tiết so với quy định hiện nay nhằm phù hợp, đảm bảo hiệu quả trong công tác quản lý nhà nước, chế độ chính sách, quy đinh trạng thái sẵn sàng của phương tiện phục vụ điều tiết. Như vậy tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan là mang tính tích cực hơn, thông qua việc điều chỉnh chính sách này sẽ góp phần thúc đẩy vận tải đường thủy phát triển đảm bảo cho phương tiện thủy hoạt động an toàn, thuận lợi hạn chế rủi ro khi tham gia giao thông thủy.

2.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, thẩm định, phê duyệt để giải quyết được vấn đề bất cập.

3. Chính sách 3:

3.1. Xác định vấn đề bất cập

Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 của Bộ Giao thông vận tải chưa có quy định về các nội dung phục vụ công tác giám sát, kiểm tra và nghiệm thu, vì vậy trong quá trình thực hiện điều tiết, chống va trôi chưa có quy định để các cơ quan, tổ chức, cá nhân làm căn cứ để thực hiện cho phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành, đây là vấn đề bất cập cần có quy định cụ thể để khắc phục .

3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Rà soát các văn bản quy phạm pháp luật, xây dựng quy định theo hướng chi tiết về các nội dung phục vụ công tác giám sát, kiểm tra và nghiệm thu, bổ sung các biểu mẫu về công tác nghiệm thu và yêu cầu thống nhất áp dụng để các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền thuận lợi, chặt chẽ hơn công tác kiểm tra, giám sát và thực hiện quản lý một cách đồng bộ, khoa học và hiệu quả

3.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Nghiên cứu các quy định hiện hành: Luật Xây dựng, Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng… để xây dựng quy định công tác giám sát, kiểm tra và nghiệm thu đảm bảo tính đồng bộ, thực thi theo quy định, trách nhiệm rõ ràng, các quy định đơn giản, chặt chẽ nhưng hiệu quả.

3.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.

Việc xây dựng quy định các nội dung phục vụ công tác giám sát, kiểm tra và nghiệm thu trên cơ sở yêu cầu nhiệm vụ, trách nhiệm của cơ quan quản lý, đối với các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp và các cá nhân thực hiện điều tiết chống va trôi, việc quy định trách nhiệm đảm bảo tính khoa học, đồng bộ, thống nhất và chặt chẽ.

3.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, thẩm định, phê duyệt để giải quyết được vấn đề bất cập.

4. Chính sách 4:

4.1. Xác định vấn đề bất cập

Công tác hạn chế giao thông đường thủy nội địa, đã quy định tại Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa và Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010; Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 của Bộ Giao thông vận tải chưa có quy định về việc công bố và tổ chức triển khai công tác đảm bảo giao thông khi hạn chế giao thông đường thủy nội địa, nhằm tạo điều kiện thuận lợi phù hợp với giai đoạn hiện nay cần hướng dẫn cụ thể, tạo khung pháp lý áp dụng, để tạo điều kiện cho các cơ quan quản lý, người dân, doanh nghiệp, làm cơ sở để thực hiện và quản lý, mang tính đồng bộ là hết sức cần thiết.

4.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Nghiên cứu rà soát các văn bản quy phạm pháp luật, xây dựng quy định theo hướng chi tiết về nội dung hạn chế giao thông đường thủy nội địa trong các trường hợp: hạn chế về phương tiện lưu thông qua khu vực nguy hiểm, hạn chế về luồng, cấm luồng... và các trường hợp hạn chế ứng với từng biện pháp đảm bảo giao thông phù hợp thực tế đồng thời đảm bảo quy định của pháp luật hiện hành.

4.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Xây dựng quy định cụ thể để triển khai trong các tình huống hạn chế giao thông, để đưa vào Điều 16, quy định về các nội dung công bố hạn chế, thẩm quyền, phương thức thông báo, thông tin tới các đối tượng tác động; yêu cầu tổ chức thực hiện đảm bảo giao thông khi hạn chế luồng trong các trường hợp này, nhằm đảm bảo cho các phương tiện lưu thông qua khu vực được kịp thời, an toàn thuận lợi.

4.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.

Việc xây dựng quy định về hạn chế giao thông đường thủy nội địa nhằm quy định về các nội dung, trường hợp hạn chế, công bố hạn chế, thông tin tới các đối tượng tác động nhằm nâng cao hiệu quả trong quản lý nhà nước, đảm bảo an toàn thuận lợi, đảm bảo hoạt động ứng phó sự cố thiên tai giai đoạn hiện nay của các cơ quan quản lý nhà nước đối với các tổ chức cá nhân liên quan đến hoạt động giao thông thủy nội địa. Như vậy tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan là mang tính tích cực, thông qua việc xây dựng chính sách này sẽ góp phần làm cơ sở pháp lý cho các cơ quan quản lý, người dân và doanh nghiệp làm cơ sở thực hiện đồng thời thúc đẩy vận tải đường thủy phát triển đảm bảo cho phương tiện thủy hoạt động an toàn, thuận lợi hạn chế rủi ro khi tham gia giao thông.

4.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, thẩm định, phê duyệt để giải quyết được vấn đề bất cập.

III. Lấy ý kiến

Trước khi xây dựng Dự thảo Thông tư, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã tổ chức các cuộc hợp với các cơ quan, đơn vị, cá nhân có liên quan nghiên cứu đánh giá quá trình triển khai thực hiện Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 của Bộ Giao thông vận tải. Sau khi dự thảo Thông tư được xây dựng xong, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tiếp tục có văn bản gửi xin ý kiến các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan góp ý về nội dung dự thảo Thông tư, xin ý kiến phản biện mục tiêu mong nhận được tối đa các ý kiến góp ý, qua đó tổng hợp, tiếp thu và giải trình để hoàn thiện dự thảo Thông tư.

Sau khi nhận được ý kiến góp ý của các tổ chức, cá nhân có liên quan, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã nghiên cứu, tiếp thu, giải trình. Trên cơ sở kết quả tiếp thu, giải trình Cục đã tổ chức các cuộc họp để nghe báo cáo về tiếp thu giải trình, đồng thời tiếp tục xin ý kiến đối với các tổ, chức cá nhân liên quan tại các cuộc họp.

IV. Giám sát và đánh giá

Sau khi Thông tư được ban hành, các cơ quan từ Trung ương đến địa phương có trách nhiệm thi hành chính sách, giám sát và đánh giá việc thi hành chính sách:

- Cục Đường thủy nội địa Việt Nam;
- Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Chi cục Đường thủy nội địa phía Bắc, phía Nam;
- Các đơn vị quan lý bảo trì đường thủy nội địa;
- Các chủ phương tiện;
- Các cơ quan khác có liên quan ;
- Toàn xã hội.

Cục Đường thủy nội địa Việt Nam kính trình Bộ Giao thông vận tải xem xét, thẩm định, phê duyệt./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- PCT. Lê Minh Đạo;
- Lưu: VT, VT-ATGT.

CỤC TRƯỞNG

CỤC ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA VIỆT NAM

Bùi Thiên Thu